

TAMPEREEN YLIOPISTO

Vappu Kantola

**Toiseuden kokemuksia julkisessa kaupunkitilassa.
Pyöräilijän autoetnografia.**

**Mediakasvatuksen pro gradu -tutkielma
Toukokuu 2015**

Tampereen yliopisto

Viestinnän, median ja teatterin yksikkö

Mediakasvatus

Vappu Kantola: Toiseuden kokemuksia julkisessa kaupunkitilassa. Pyöräilijän autoetnografia.

Pro gradu tutkielma, 77 sivua

Ohjaaja: Sirkku Kotilainen

Toukokuu 2015

TIIVISTELMÄ

Tutkielma kuvailee pyöräilyyn liittyviä toiseuden kokemuksia kaupunkitilassa. Toistaiseksi pyöräilyä on Suomessa tutkittu kulkutapaosuuksien ja turvallisuuden näkökulmasta. Kokemuksellista näkökulmaa pyöräilyyn liikkumismuotona urbaanissa ympäristössä kaivataan. Olen kummastellut pyöräillessäni kaupungilla miten itsestään selvänä ympäristö ja oma toimintani siellä minulle näyttäytyvät. Samalla ruumiillinen kokemukseni, joka syntyy liikkeessäni, puhuu omaa kieltään. Pyöräilyäni määrittelee jokin konflikti, joka ilmenee toiseuden kokemuksina julkisessa tilassa liikkeessä.

Käsittelen kaupungin katutilaa julkisena tilana ja pohdin miten sen olemus vaikuttaa liikkuvaan subjektiin. Millainen on polkupyöräilijän kokemus toiseudesta tietyllä, tässä tutkitulla reitillä? Tutkielman tarkoituksena on osoittaa, että arkisen liikkumisemme käytännöt vaikuttavat siihen miten voimme suuntautua. Suuntautumisen tarkasteleminen yhdessä mediumin kieliopin (kuten pyöräilyn) kanssa avaa mahdollisuuksia kohti toimintaa. Kysyn, voisiko liikkumisen maailmaa muokkaavan ja rakentavan potentiaalin kääntää luovaksi toiminnaksi.

Ajan päivittäin kotoani yliopistolle polkupyörällä. Olen kuvaillut reittini materiaalisuutta ja tarkastellut sen vaikutuksia kokemuksiini. Olen tavoitellut ymmärrystä pyöräilijän toiminnan mahdollisuuksista kaupunkiympäristössä perehtymällä katutilassa vaikuttavien mediumien olemukseen. Teen kokemukseni reitistäni näkyviksi autoetnografisin menetelmin. Pyöräilin reittiäni arkiisin molempiin suuntiin ja valokuvasin reitin yksityiskohtia kesän 2014 ja kevään 2015 välillä. Kirjoitin ajokokemuksistani jälkikäteen työpäiväkirjaan kirjastoon saavuttuani palauttamalla mieleeni, mikä herätti tuntoja reitilläni.

Tutkielma tuottaa ymmärrystä urbaanin ympäristön, liikkeen ja toiminnan suhteista. Pyöräilyn lähitarkastelussa näkyi tietty yksilöllisten valintojen alue, joka lavensi pyöräilijälle kaduilla osoitettua tilaa. Ravistellessani ennakkokäsityksiäni valintoihin kytkeytyvien mediumien luonteesta, huomasin valinnoistani kuoriutuvan kasvun tilaisuuden. Toiseus voi kääntyä positiiviseksi voimaksi, kun pyöräilijä alkaa ajatella, mitä hän tekee hyvää reittiä hakiessaan, poukkoillessaan. Toiminnan ja ajattelemisen yhdistelmällä on valtautumisen potentiaalia, jolla voidaan suuntautua kohti muitakin toiseuden tiloja. Voimme tuottaa tutkimustietoa erilaisten ihmisten kokemuksista monimuotoisella yhteistyöllä eri toimijoiden kesken, esimerkiksi taiteellisella interventiolla, kuten kaupunkisuunnittelua kommentoivalla katuopperalla.

Avainsanat: toiseus, kokemus, julkinen tila, kaupunkitila, pyöräily, medium, autoetnografia

SISÄLLYS

1. JOHDANTO.....	4
2. TOISEUDEN KOKEMUKSIA LIIKKEELLÄ	8
2.1 KADUN LUONTEENPIIRTEISTÄ.....	8
2.2 NORMAALIUDEN JULMUUDESTA.....	9
2.3 MAAILMA JA PYÖRÄILY MEDIUMINA	15
2.4 TIEDON TUOTTAMISESTA	17
2.5 METODEDEJA, VÄISTÖLIIKKEITÄ JA ÄKKIJYRKKIÄ KÄÄNNÖKSIÄ	20
2.6 LIIKENNEVALOJEN NAPPEJA JA AUTOVIRTOJA.....	27
2.7 LIIKE JA LIIKKUMINEN	28
2.8 PUUTARHAKADUN REITTI.....	32
2.9 KATUPÖLYÄ JA KURAA.....	36
2.10 PYÖRÄILYN MATERIAALISUUDESTA: HIKISIÄ VAATTEITA.....	38
2.11 ”MISSÄ MUN PAIKKA ON?”	41
2.12 KOSKETUKSIA PINTAAN: LUMIPENKKOJA & SEPELIÄ.....	44
2.13 SUOJATEITÄ & ALIKULKUTUNNELEITA.....	45
3. JULKISESSA KAUPUNKITILASSA PYÖRÄILY	47
3.1 LIIKETTÄ MEDIUMIEN MAAILMASSA.....	47
3.2 KATU JULKISENA TILANA JA MAAILMANA	48
3.3 SOSIAALISTA DRAAMAA NÄYTTÄYTYMISTILASSA.....	49
3.4 KATU YMPÄRISTÖNÄ JA MEDIUMINA	52
3.5 VÄLINE ON VIESTI ELI PYÖRÄILYN KIELIOPPIA	53
3.6 TAMPEREEN TAPAUS	56
3.7 LIIKENNEMERKKEJÄ JA KUUMIA TUNTEITA.....	59
3.8 RAUTATIENTKADUN YLITYS	60
3.9 POUKKOILEVAA TOIMINTAA.....	63
3.10 POUKKOILUA TUKEVIA TAKTIIKKOJA.....	65
4. JOHTOPÄÄTÖKSET	67
4.1 JATKOTUTKIMUKSEN SUUNTIA	67
4.2 MENETELMÄN REFLEKTOINTIA.....	70
4.3 LOPPUANAT.....	73
LÄHTEET	74

1. Johdanto

Tämä tutkielma kuvailee pyöräilyyn liittyviä toiseuden kokemuksia autoetnografia avulla. Tarkastelen omaa kokemustani liikkuessani päivittäin kaupungin halki polkupyörällä. Pyöräilevän toisen välityksellä pohdin millaisia haasteita kaupungin kaduilla liikkumisessa esiintyy. Tutkielma kurottelee kohti turvallisempaa, ihmislähtöisempää kaupunkia, joka tukee nykyistä paremmin ihmisten toimintaa. Tutkielman ytimessä on kysymys siitä millaista maailmaa me teemme arkisen elämämme liikkeissä. Tavoittelen Hannah Arendtin (2002) *toimintaa* ihmisten välisessä maailmassa: poliittisia tekoja, puhetta, jälkien jättämistä, yhteisen maailman rakentamista, jopa ylläpitämistä ja vaalimista – ja muuttamista.

Kaupunkisuunnittelun varsinainen kohde, ihminen, on neutraali, universaali ruumis (terve aikuinen), jonka fysiologisten aistien ansiosta ruumiin halutaan olettaa käyttäytyvän katutilassa tietyllä ennakoitavalla tavalla. Ruumiin tunteelliselle arvaamattomuudelle ei ole varattu tilaa toteutua. Tässä on yksi kipukohdista, joita haluan ymmärtää paremmin: miten Arendtin kuvaama ihminen (2002) tulee näkyväksi, toimintakykyiseksi ja oikeutetuksi kadulla? Kiinnitän huomioni katutilaan, koska se on meitä lähin, arkisen konkreettinen julkinen tila, johon jokaisella on suhde. Juuri kadulla kokonaisella ihmisellä on väliä, ja siis juuri ihmisellä, sillä mitä olisi katu ilman ihmistä. Mutta kysymys onkin ihmiseen kadulla kohdistuvan hallinnan laadusta, ja miten se huomaamattamme estää meitä *toimimasta* rajaamalla ruumiin mahdollisuudet kapeaan käyttäytymismuottiin.

Kipinä tämän tutkielman tekemiseen on syntynyt toistuvista tilanteista julkisissa tiloissa kaupungin kaduilla, kouluissa, virastoissa, sairaaloissa ja ostoskeskuksissa, joissa olen kiivastuneena ihmetellyt, kuka on suunnitellut tämän. Mitä suunnittelijat ovat ajatelleet tekevänsä, kenen kaupunkia rakentavansa? Pyöräilijä ja jalankulkija kokee kaupunkitilan konkreettisesti nahoissaan katuja päivittäisiin matkoihinsa käyttäessään. Kokemuksen rakennusaineita käsittelen mediuksina: liikettä, välinettä, muiden ihmisten liikkeitä ja rakennettua ympäristöä. Pohdin millaisia vuorovaiikutussuhteita mediumien välillä vallitsee ja millaisia vaikutuksia niillä on toisiinsa. Tämän tutkielman valossa liikenne on yksi yhteiskuntamme herkimmin oireilevista ympäristöistä. Toimintamme (tai siitä pidättäytyminen, tyytyminen vallitseviin sääntöihin) liikenteessä heijastelee yhteiskunnan tilaa. Vaikka kaupunkitilassa velloviin tunnelmiin ja jännitteisiin on hankala päästä käsiksi, on niillä kuitenkin konkreettisia seurauksia.

Aloitan tutkielman läpäisevällä subjektiivisuuden temalla eli erään kokemuksen kuvauksella. Tapaus liittyy siihen, miten olen kokenut olevani konfliktissa ympäristöni kanssa. Rakastin lapsesta hevosta ja kävin ratsastamassa lähimmillä talleilla noin kahdeksan kilometrin päässä. Pääsin sinne vain pyöräilemällä vilkasliikenteisen kehätien piennarta pitkin. Tietä ei valaistu ja polku-

pyöräni lamppu antoi vain niukasti himmeää valoa. Autojen nostattama ilmavirta, roiskuva kura ja kylmyys lopettivat talleilla käymiseni syksyn pimeinä iltoina. Jos olisin ollut sisukkaampi ja jatkanut pyöräilyä talleille olosuhteista huolimatta, olisi viimeistään talven tullen ollut pakko luopua pyöräilystä: silloin lumi aurataan pientareille eikä pyöräilylle jää tilaa.

Kun jälkikäteen, kolmekymmentä vuotta myöhemmin, pohdin kokemustani kymmenen vanhana talleille pyöräilevänä tyttönä, löydän tapauksesta tutkielman kannalta oireellisia piirteitä. Talleille pyöräilemisen lopettaminen liittyi tuolloin mielessäni perhetilanteeseeni, yksityisen alueeseen. Näin muita lapsia kuljettavan harrastuksiin autolla ja vain minä sain selviytyä itse. Ja kun en selvinnyt, jäi minuun tästä kokemuksesta jälki (Ahmed 2004), joka tänä päivänäkin luo varjoaan toimintaani. Tuon varjon johdosta tämä tutkielma on tehtävä. Pohdin millaisesta ympäristöstä tekemme ja valintamme ponnistavat ja miten ne materialisoituvat. Mitä jos talleille olisi päässyt valaistua ja turvallista pyöräilyreittiä pitkin?

Käsitys tutkimuksen subjektista on autoetnografinen. Subjekti eli pyöräilijä on aistillinen, aistiva ruumis tai pikemminkin psykofyysinen kokonainen ihminen ilman dikotomista erottelua mielen ja ruumiin välillä. Tällaista lähestymistapaa tukee muun muassa feministisesti suuntautunut tutkimus (ks. Grosz 1994). Ajallisesti tutkielma sijoittuu noin vuoden ajalle keväästä 2014 kevääseen 2015. Olen pyöräillyt Puutarhakadun reittiä tuona aikana useita kertoja viikossa molempiin suuntiin, itään ja länteen (kuvailtu luvussa 2.8). Tutkielman aineisto on koottu kuluneen vuoden aikana tehdyistä havainnoista. Havainnot on tehty näkyviksi osin valokuvin, osin muistelemalla, kirjaimella ylös välkähdyksiä reitiltä.

Tämä tutkielma on omalta osaltani aloituspuheenvuoro, kartoitus sille, mistä pyöräilyssä yhden esimerkkitapauksen näkökulmasta on kysymys. Tutkielman mittaan nousee esiin yhä uusia lähtökohtia, jotka avaisivat meille näköaloja urbaanin katu ympäristön kielioppiin, jota määrittelevät kaikki siellä askareillaan liikkuvat ihmiset kulkutavastaan riippumatta. Osaan näistä lähtökohdistaan teen johtopäätösluvussa jatkotutkimusehdotuksia.

TUTKIMUSKYSYMYKSET

Julkisten tilojen muotoilu, estetiikka, funktionaalisuus, kirjoitetut säännöt ja julkilausumattomat normit tarjoavat tilaa vain rajoittuneelle valikoimalle käyttäytymistä. Pyöräillessäni päivittäin kotikaupunkini halki tiettyä reittiä pitkin, ihmettelen toistuvasti miksi minusta tuntuu siltä etten ole oikeassa paikassa ja ettei oikeaa paikkaa mahdollisesti ole olemassakaan vaan se pitää tehdä. Tästä olen muodostanut tutkimuskysymyksen:

Millainen on polkupyöräilijän kokemus toiseudesta tietyllä, tässä tutkitulla reitillä?

Tutkimusongelma eli ympäristö, johon kysymys sijoittuu, on puolestaan tämä: päivittäinen liikkuminen paikasta toiseen näyttäytyy poliittisena kysymyksenä, kun tarkastellaan lähemmin liikkumiseen liittyviä taustoja, suhteita, olosuhteita, rakenteita ja tavoitteita ja sitä, miltä liikkuminen näiden vallitessa tuntuu. Niin pyörällä kuin esimerkiksi autolla liikkumisen taustalla vaikuttavat poliittiset ja taloudelliset valinnat ja päämäärät. Tämän tutkielman kiinnostuksen kohteena onkin arkiliikkumisen yhteiskunnallinen ulottuvuus eli miten esimerkiksi kaupunkisuunnittelun vaikutukset siirtyvät pyöräilijän kokemusmaailmaan. Yhteiskunnallisesta mittakaavasta katutasolle skaalatessa vastaan tulee koko joukko vaikeaselkoisia eri mediumien toisiinsa kietoutuvia kielioppeja.

Julkinen tila vaikuttaa suorastaan torjuvan ihmisen, joka tuntee tarvetta aloittaa jotain uutta, toimia. Länsimainen yhteiskunta tuntuu menettäneen mahdollisuuden tarjota paikka toiminnalle. De Certeau (2013) ja Deleuze & Guattari (1988) kyllä näkevät arjessa tilaisuuksia erilaisiin toiminnan taktiikoihin. Ehkä arkiset taktikat voidaan ymmärtää toimintana, eräänlaisena myyräntyönä. Tutkielman tarkoituksena on osoittaa, että arkisen liikkumisemme käytännöt vaikuttavat siihen miten voimme *suuntautua* (orientate, Ahmed 2006) Suuntautumisen tarkasteleminen yhdessä mediumin kieliopin (kuten pyöräilyn) kanssa avaa mahdollisuuksia kohti *toimintaa*.

TUTKIELMAN RAKENNE

Käsittelen toisessa luvussa normaaliuden (Jokinen 2005) ihannetta, johon toiseus suhteutuu jona-kin marginaalisena. Tutkimalla pyöräilyn toiseuden kokemuksia otan kantaa tasa-arvoisen kaupungin olemukseen eli mitä meidän on hyvä ottaa huomioon poliittisessa päätöksenteossa ja kaupunkisuunnittelussa, jotta kaikilla olisi edellytykset kokea olevansa kotonaan maailmassa. Valaisen aihetta esimerkeillä pyöräilijän tutkimuspäiväkirjasta.

Tarkastelen ympäristön ja pyöräilijän mediaalisia suhteita mediumien kielioppien avulla. Käsittelen Tamperetta tapausesimerkkinä: kaupunkitilana, liikenneympäristönä ja mediumina (julkisena tilana). Lähestyn näitä aiheita toisessa luvussa toiseuden tematiikan kautta ja kolmannessa luvussa tilan ja toiminnan näkökulmista. Kolmas luku päättyy mielikuvittelemaan poukkoilevan toiminnan edellytyksiä tavoittaa tilanteiden potentiaalia ja johdattelee siten neljännen luvun johtopäätöksiin.

TULKINTAA

Pyöräilijän ja autoilijan erilaisista liikkumisympäristöistä johtuen moni pyöräilijä tekee liikenteessä omaperäisiä ratkaisuja, joita kaikki autoilijat eivät ehdi ymmärtää. Pyöräilijälle voi olla tukalaa seistä pitkään vilkasliikenteisessä risteyksessä alttiina autojen pakokaasuille tai sateelle ja hän saat-taa liittyä odottamattomalla tavalla autoliikenteen joukkoon. Tällaiset ratkaisut olen tämän tutkielman myötä nimennyt poukkoilevaksi toiminnaksi. Ne syntyvät tarpeesta vaikuttaa olosuhte-

siin, joissa liikumme. Kun liikennesuunnittelussa ei oteta huomioon erilaisten liikkujien luonnetta ja tarpeita (Snizek et al., 2013, 228), määritellään katutilan luonne suunnittelun katvealueella uudelleen eri lähtökohdista kuin miten se virallisella taholla määritellään.

Ennen tutkielman aloittamista vallinneet epämääräiset aavistukseni toiseuteen liittyvistä tekijöistä jalostuivat poukkoilun kautta mediumien kieliopiksi. Tutkielmassani esiin noussut pyöräilyn kielioppi liittyy erilaisten mediumien ominaisluonteeseen, mutta myös niiden kiemuraisiin vuorovaikutussuhteisiin ympäristön kanssa. Näitä vaikutussuhteita voimme parhaiten tutkia erilaisin laadullisin, filosofisin, taiteen ja tieteen sekoittavien menetelmien avulla. Kieliopit eivät mielellään asetu tutkittaviksi tai ainakaan tulkittaviksi, sillä jokaisen mediumin luonteenomainen kielioppi törmää ja kutoutuu ihmisten erilaisuuden kirjoon, joka värittää niiden käyttäytymistä mitä arvaamattomin tavoin.

Lukuohjeeksi: käytän tällaista sisennettyä muotoiluratkaisua aihetta kuvailevissa aineistokokohdissa silloin, kun tekstilaji on selkeä. Sisältöjen ja tekstilajien limittymisestä johtuen aina ei ole ollut mahdollista tehdä selväksi typografisella valinnalla onko kyse päiväkirjasta vai pohdinnasta (tutkimuspäiväkirja 05/2015.)

Muilta lainatut sitaattit on merkitty kursiivilla.

2. Toiseuden kokemuksia liikkeellä

Tämä tutkielma koskettaa kokemusta, joka syntyy pyöräilijän suhteissa toisiin, ihmisiin tai ympäristöön. Kysymys on toisaalta materiaallinen, toisaalta hahmoton, verbaalisesti vaikeasti tavoitettavissa. Tarkasteltavien tilanteiden ja hetkien materiaalisuuden (millainen katutila konkreettisesti on) avulla voi päästä joidenkin kokemusten ehtojen tai rakennusaineiden jäljille. Tarkastelun alaisina ovat tilanteet kaupunkitilassa: rakennetussa ympäristössä, julkisella kadulla. Pyöräily on noussut rajauksen keskiöön siitä ristiriidasta, joka syntyy liikkumisen nautinnosta ja toiseuden tunnun piinasta. Tutkimuksen tekemisen alkuperäinen motiivi on ollut outo ympäristöön, ei itse pyöräilyyn, liittyvä kärsimys. Piinaa kestää, koska pyöräily on ihanaa, aistillisesti nautinnollista toimintaa, kiittämistä, ilman halkomista ja liikkumisen iloa. Juuri pyöräilyn ruumiillisuus, joka toteutuu liikkeellä ja liikkeessä kaiken keskellä, toisten keskuudessa, on tämän työn moottori.

2.1 Kadun luonteenpiirteistä

Olen ihmetellyt kaupungin halki pyöräillessäni, mistä muodostuu tuo ihmeellinen piina, joka nakertaa pyöräilyn nautintoa. Se välittyy milloin vaivihkaa sivusilmäyksistä, milloin järeästi reitin tukkivan auton muodossa. Se liittyy suhteisiin ja liikkeisiin, eikä se ole staattista saati yksiselitteistä: se syntyy jossain välillä tai välityksellä. Mitä ilmeisimmin se liittyy myös normaaliuteen ja johonkin epänormin mukaisuuteen. Niiden väliseen epäsuhtaan ja konfliktiin ja ennen kaikkea siihen reagointiin. Tunteeseen siitä, että tuhlaan energiaa naurettavuuksiin esimerkiksi kiivastuessani huonosti suunniteltujen pyöräilyväylien takia. Kiihtyessäni olen astunut ansaan, unohtanut ajatella itse.

Ulkopuolisuuden ja turhautuneisuuden tunteet, josta tämä tutkielma kumpuaa syntyvät huomautessani kyvyttömyyteni vaikuttaa itse niihin olosuhteisiin, jotka tekevät sairaaksi ja tuottavat toiseutta. Toiseuden kokemukseni näyttävät osoittavan ettei tähän astisella kaupunkisuunnittelulla, arkkitehtuurilla ja politiikalla ole onnistuttu ehkäisemään toiseutta. Kokemukseni kielivät ettei teknis-teknologisella tietämyksellä tavoiteta ihmisten, yksilöiden, kokemusmaailmaa. Toisaalta jossain maissa, kuten Hollannissa, ollaan siitä huolimatta määrätietoisesti kehitetty liikenteen kulua ja sujuvuutta merkittävästi ihmislähtöisemmin. Hollannissa panostaminen pyöräilyyn alkoi 70-luvulla öljykriisin pyörteissä (te Brommelstroet 2015). Autojen määrä oli lisääntynyt niin paljon, että ihmisten mitta täyttyi. Lapsia kuoli liikenneonnettomuuksissa ja maassa alettiin protestoida massiivisesti autojen ylivaltaa vastaan. Tanskassa taas arkkitehti Jan Gehl (1987) on keskittynyt

tutkimaan hyvää ja viihtyisää kaupunkiympäristöä. Kööpenhaminaa on askel kerrallaan kehitetty kävelyä ja pyöräilyä suosivaan suuntaan tutkimuksella tuotetun tiedon avulla.

Toiseuden kokemus voi muodostua ansaksi, jos siitä ei pääse yli vaan kokee eksyvänsä, jäävänsä vaille orientaatiota (Ahmed 2006). Jos ääneni ei kuulu en ehkä opi hedelmällisestä vuorovaikutuksesta ympäristöni kanssa. Vaarana on välinpitämättömyys itseä ja maailmaa kohtaan. Osallistuminen vastuullisesti ja kestävästi yhteisen maailman rakentamiseen ja ylläpitämiseen (Arendt 2002) voi tuntua vaikealta ellei jopa ylivoimaiselta negatiivisen toiseuden tunnun heikentämänä. Siksi on tärkeää että erot ja erilaiset ihmiset otetaan samanarvoisesti huomioon yhteisessä, julkisessa tilassa, kaupungissa, sen kaduilla ja rakennuksissa. Kun pyöräilijä kokee tulevansa kaupungilla liikkueensa nähdyksi oikeana, ehjänä, tolkun tyyppinä, häneen voi paremmin luottaa. Jalan kulkijan ei tarvitse pelätä kellon soiton tarkoittavan pyörän tulevan päälle ja keväisen autoilijan ei tarvitse luulla pyöräilijän olevan sokea kaikelle muulle liikenteelle ja ajavan alle kulman takaa sivulle katsomatta.

Kadun luonne määräytyy suunnittelun ja sen taustalla vaikuttavan lainsäädännön kautta, vaikka sitä ei arjessa, katuä käytettäessä ottaisi lukuun. Katu on tila, jossa liikkumiseen ei sisälly itse tilan perusteiden kyseenalaistaminen. Päinvastoin, katu on luonnollistunut siinä mielessä, että sen vaikutuksia itseän tulee harvoin ajatelleeksi. Kuitenkin kadulla liikkuminen muokkaa meitä läpi elämämme ja tällä muokkausprosessilla on yhteys siihen, mistä me ammennamme ihmiskäsityksemme. Tämä tutkielma tarkastelee pyöräilevän subjektin kautta sitä, miten käsitys itsestämme ja sitä kautta maailmasta rakentuu liikkueessamme kadulla.

2.2 Normaaliuden julmuudesta

Eeva Jokisen (2005) normaaliuden julmuus ja Sara Ahmedin (2006) whiteness muistuttavat siitä, että normaaliudella on historia ja se on monella tavoin kulttuurisesti konstruointia. On olennaista olla kyseenalaistamatta asiain tilaa, mikä onkin Ahmedin mukaan helppoa: "The natural attitude does not 'see the world', as it takes for granted what appears; what appears quickly disappears under the blanket of the familiar" (Ahmed 2006, 33). Emme ajattele arkisessa elämänmenossamme, mitä normeja milloinkin täytämme, millaista normaaliutta suoritamme. Se tekisi elämästä, jos se on muutenkin täyttä ja kiireistä, entistäkin raskaampaa, ellei peräti ylivoimaista. Normaalit tavat ja käytännöt helpottavat elämää (Jokinen 2005), vältymme ylimääräisiltä konflikteilta ympäristön kanssa, siksi normaalius on niin houkuttelevaa. Ahmedin (2006, 134) mukaan whitenessin huomaa vasta, kun se on uhattuna. Voimme ajatella esimerkiksi julkista keskustelua yksityisautoilusta Tampereen keskustassa. Aiheesta nostetaan mediassa esiin mielipiteitä, joista huokuu pelko erityisaseman menettämisestä.

Institutions also involve orientation devices that keep things in place. The affect of such placement could be described as a form of comfort. To be orientated, or to be at home in the world, is also to feel a certain comfort: we might only notice comfort as an affect when we lose it – when we become uncomfortable. (Sara Ahmed 2006, 134)

Normaaliuden julmuus ehdottaa, ettei kaikilla ole pääsyä normaaliuden piiriin. Ehkeivät kaikki edes halua osallisiksi normaaliudesta, vaikka paineet osallisuuden tavoitteluun ovatkin melkoiset. Ehkeivät kaikki normaaliuden piirissä elävätkään ole tyytyväisiä. Normaalius on ikään kuin pakkovalinta. Annamme suostutella itsemme hyväksymään tietynlaisen normaaliuden, jotta elämä tässä yhteiskunnallisessa muodossa olisi mahdollista. Tai niin kuvittelemme. Ehkä voisimme tehdä jotain ihan muuta? Sillä millaisia valintoja esimerkiksi liikennesääntöjen taustalla on, mitä on pidetty tavoitteena? Kysymykset liittyvät siihen, miten meillä on tapana määritellä elämää, mitä pidämme tosiasioina.

Pyöräillessäni pitkin päivittäistä reittiäni noin viiden kilometrin matkan kotoani yliopistolle saan toistuvasti kamppailla ollakseni kiinnittämättä huomiota eriasteisiin merkkeihin ja viesteihin, jotka estävät minua nauttimasta pyöräilystä. Pyöräilyyn liittyvät positiiviset kokemukset vaikuttavat olevan jollain salaperäisellä tavalla peräti haitaksi esimerkiksi liikennesuunnittelun tasolla. Niitä ei yksinkertaisesti oteta huomioon. Oletan huomiotta jättämisellä olevan osuutta siihen toiseuden kokemukseen, jota tässä työssä jäljitän. Sillä saattaa olla vaikutusta siihen, että pyöräilijälle kohdalle osuu esimerkiksi tällaisia kohtaamisia (kuva 1):

Pyörätielle pysäköity henkilöauto pysäyttää minut. Otan autosta valokuvan jolloin vanhanpuoleinen mies kiiruhtaa äristen luokseni. Hän yrittää tarttua pyöräni ohjaustankoon ja estää minua jatkamasta matkaani. Ihmettelen, mikä on hänen vaikuttimensa, mitä minä hänelle edustan (tutkimuspäiväkirja 08/2014.)

Tällaiset tapaukset muovaavat pyöräilyyn ja kaupungilla liikkumiseen yleisemmin liittyviä asenteitani ja tuntojani. Saatan alkaa vältellä tiettyjä paikkoja tai tilanteita, joissa olen kerännyt negatiivisia kokemuksia. Pyörän ohjaustankoa kurotteleva ohikulkija ei unohdu: muistan tapauksen aina pyöräillessäni tapahtumapaikan ohi. ”A phenomenology of ‘being stopped might take us in a different direction than one that begins with motility, with a body that ‘can do by flowing into space’” (Ahmed 2006, 139.) Käsittelen tätä pyörätietä (tapahtumapaikkaa) tarkemmin luvussa Rautatiekadun ylitys (3.8).



1 Tuntematon mies asettuu eteeni pyörätielle. Rongankatu – Aleksanterinkatu 13. elokuuta 2014

Ihmisellä on kognitiivinen taipumus uskoa tapahtumien johdonmukaisuuteen (Hayles 2014). Totutut kulttuuriset tavat, joita on performatiivisesti (Butler 2006) vahvistettu riittävästi, ohjaavat meitä tietynlaiseen ajatteluun. Kaupunkimme näyttäytyminen juuri tällaisena vuonna 2015, on sidoksissa inhimilliseen tarpeeseen ylläpitää jatkuvuutta tarinoissa ja uskomuksissa. Uskomme melkein olevan luonnollista, että kaupunki koostuu taloista ja tällaisesta katuverkostosta, kuin se nyt näyttää koostuvan. Tai ainakaan sitä ei voi välttää. Toisinajattelu vaatii ylimääräisiä ponnistuksia. Kognitiot altistavat meidät tavallisuudelle, normaaliudelle (Jokinen 2005) tai whitenessille (Ahmed 2006). Tämän tutkimuksen myötä on välttämätöntä kysyä, miten normaalius rakentuu ja mitä sen ulkopuolelle jää. Pyöräilyn toiseuden kokemukset rakentuvat jossain normaalin raja- maastoissa tai tuolla puolen. Kosketus pyörätien pintaan muokkaa minua: se vaikuttaa siihen miten arvostan itseäni ja millaisina pidän toimintamahdollisuuksiani. Pintoja voisi luonnehtia juuri niiksi alueiksi, missä toiseus rakentuu.

Sara Ahmedin (2004; 2006) fenomenologisesti elämään suuntautuva ote on hyödyllinen apuväline ruumiillisten kokemusten tarkastelussa. Ahmed käyttää arkisia sanoja aivan erityisen tarkkanäköisesti, jolloin ne toimivat parhaimmillaan kuin perustyökalut: ne auttavat ymmärtämään miten olosuhteet vaikuttavat (impress) meihin ja muokkaavat sekä meitä itseämme että edellytyksiämme toimia. Kaikilla tapahtumilla ja kontakteilla on seurauksia, jotka edelleen vaikuttavat siihen, mikä jatkossa on itse kullekin mahdollista. Tiettyjä näkymiä avautuu, ja samalla toisia sulkeutuu. Kuka tahansa ei voi vapaasti tehdä mitä vain, koska se, mitä hänen ulottuvillaan on (within reach), on riippuvaista siitä, mitä aiemmin on tapahtunut ja tehty. Kokemuksemme ja tekemme

ovat muovanneet meitä ja muovaavat edelleenkin. "Positions become habitual: they are repeated, and in being repeated they shape the body and what it can do... What we 'do do' affects what we 'can do' (Ahmed 2006, 59).

Ahmedia mukaillen ajattelen meidän arkisen liikkumisemme juontuvan suuntautumisestamme kohti maailmaa. Ympäristöstä löytyvät ehdot ja edellytykset kääntyä yhteen tai toiseen suuntaan toimivat eri tavoin eri ihmisille. Yhdelle on luontevaa ajaa pyörällä, toiselle taas autolla. Kysymys on ruumiillisesta historiasta ja kokemuksista sikäli, että aiemmista suuntautumisestamme on jäänyt meihin jälkiä, jotka ohjaavat valintojamme edelleen. "To form an impression might involve acts of perception and cognition as well as an emotion" (Ahmed 2004, 6).



2 Pyöräilijän ja jalankulkijan reitit risteävät kevyen liikenteen väylällä. Rongankatu – Puuvillatehtaankatu 26. maaliskuuta 2015

Pyöräilyn toiseudessa on selkeää esimerkillisyyttä, kun otan käsittelyyn vaikka pysäköimiseen liittyvän epätasaisuuden suhteessa rinnakkaiseen liikkumistapaan eli autoiluun. Kun saavun keväällä lumien sulettua pyöräilemällä Tampereen keskussairaalaan lyö liikkumistapojen eriarvoisuus minua vasten kasvoja. Kadunvarret ovat oville saakka autojen pysäköimisaluetta. Ovien läheisyyteen on varattu paikka pyörien pysäköimiselle. Se tarkoittaa muutamaa vanhentuneen mallista telinettä, joihin voi työntää polkupyörän eturenkaan, pyörää ei saa lukittua kiinni telineisiin rungosta. Telineiden välitys on niin tiheä, että käytännössä joka toinen kohta jätetään tyhjäksi ettei pyöriä tarvitse kolhia toisiaan vasten. Telineiden heikkoudesta huolimatta pyöriä on paikalla paljon.



3 Polkupyörien pysäköimispaikka pääkirjasto Metson edustalla. Pirkankatu 28. helmikuuta 2015

Tämä kuvio liittyy siihen, miten arkista liikkumistamme arvostetaan ja miten sitä ohjataan suunnitellulla. Tämä vaikuttaa oleellisesti siihen, millaista elämää elämme, juuri sen alituisen tapahtumisen, toiston kautta. Olemme joka päivä, lähes kaiken aikaa jollain tasolla tekemisissä sen tosiasian kanssa miten voimme liikkua sujuvasti ja mukavasti. Jos joudumme toistuvasti vastakkain heikon suunnittelun seurauksien kanssa, se vaikuttaa valintoihimme tai jopa siihen, millaiseksi itsetuntomme tai omakuvamme kehittyy. Jos esimerkiksi olen hankkinut ensimmäiset kokemukseni pyöräilystä karvain seurauksin (pyöräily lapsena talleille kehätien varressa) ja nelikymppisenä aikuisena joudun vieläkin ihmettelemään arkisilla matkoillani mihin saisin pyörän pysäköityä turvallisesti, alkaa tuntua siltä, että eikö jo olisi aika jonkin muuttua.

Liikkuminen, eli esimerkiksi pyöräily, on kokonainen arkea valtavasti muovaava elämänaalue. Vaikka liikenne on ihmisen keinotekoisesti luoma järjestelmä, se saa melkein hallitsemattomasti kehittyä omalla painollaan kunnes havahdutaan siihen, että sitä pitää alkaa ohjalla jäsennettyihin uomiin. Tai tältä elämä katujen varsilla tuntuu. Välinpitämättömyyden, joka seuraa liikkumisen pitämisestä miltei merkityksettömänä itsestäänselvyytenä, huomaa hyvin esimerkiksi omalla tutulla asuinalueellaan viimeistään silloin, kun elämässä tapahtuu muutoksia. Oma liikkuminen saattaa heikentyä sairauden, onnettomuuden tai vanhuuden takia. Tai lapset alkavat liikkua kodin ympäristössä itsenäisesti ja he opettelevat vaikkapa pyöräilemään. Silloin ihmisen haavoittuvaisuus nousee pinnalle.

Tampereella on tehty liikkumisen suhteen tiettyjä ratkaisuja, jotka vaikuttavat meidän elämäämme esimerkiksi juuri siten ettei lasten ole hauskaa opetella pyöräilemään muun arkiliikenteen seassa, koska se ei ole turvallista. Samalla kun Suomessa monet ekaluokkalaiset lapset eivät saa pyöräillä kouluun, järjestetään joissain muissa maissa (kuten Tanskassa) lapsille liikenneopetusta, jonka avulla lapset kasvatetaan liikkumaan itse ihan oikeissa liikenneympäristöissä. Erilaisissa kaupunkiympäristöissä liikkeessamme kasvatamme hyvin erilaista kokemuspohjaa maailmasta. Näkisin tämän koskevan Väliahon (2006, 43) lausumaa ”ikäikaista poliittista kysymystä hyvästä elämästä”.



4 Jalankulkijoille tarkoitettu valtatie alitus. Pispalan valtatie – Päivöläkatu 29. maaliskuuta 2015

Kirjoitan tätä kirjastossa suuren eteläikkunan äärellä helmikuisessa auringonpaisteessa. Kirjastossa kopisevat kengänkorot, tuolit narisevat, näppäimistöt näpisevät, oma lyijykynäni jättää hiljaista jälkeä kahisevaan paperiin. Äänimaisemaa alleviivaa ulkoa kantautuva autoista lähtevä kohina. Tuulessa huojuvissa puissa istuvien lintujen ääniä ei kuulu sisälle. Autotie on monikaistainen. Kun kirjaston ovesta tullaan kadulle, johtaa autotien toisella puolen kävelytie yliopiston muille rakennuksille, linnuntietä suoraan tien yli kirjaston oville. Liikennevaloin ohjatut tienylityspaikat sijaitsevat muutaman kymmenen metrin päässä molemmille sivuille päin kirjaston oville. Mutta ihminen haluaa mennä suoraan, kuin eläin, hän ei halua kiertää liikennevalojen kautta. Tuntuu hölmöltä lähteä väärään suuntaan vain siksi, että joku muu on ajatellut niin ja toteuttanut kadulle ratkaisun, jonka tarkoituksena on taata autoille esteetön liikkuminen ilman tietä arvaamattomasti käyttävien ihmisten huomioonottamista. Ikkunan ääressä istuessani näen monen muunkin itseni tavoin menevän suoraan tien yli, arvioivan, milloin on sopiva hetki liikenteen virrassa ja ylittävän kadun kaikessa rauhassa tai kiirehtien, kukin oman temperamenttinsa mukaan, autoista huolimatta. Mitä tämä kertoo liikennesuunnittelun ja ihmisen suhteista? (Tutkimuspäiväkirja 02/2015.)

2.3 Maailma ja pyöräily mediumina

Arendt peräänkuulutti yli puoli vuosisataa sitten välttämättömyyttä ajatella mitä teemme. Meidän on syytä ajatella millaista maailmaa rakennamme ajamalla läpi kaupunkiemme ja pysäköimällä autojamme kaikkialle mihin kuvitella saattaa (uimarannalle, puistoihin). Millaisen kaupungin Tampereesta haluamme: tarvitaanko keskustaan uusi leveä, esteetön ja sujuva autoreitti? Tätä on tärkeää ajatella ettei meidän huomaamattamme ja haluamattamme käy niin kuin Arendt muistuttaa sadussa käyvän. Harkitsemattoman toiveen (tavoitteen) seuraukset yllättävät, kun toiveen toteutuessa siihen johtaneet tarpeet eivät enää ole olemassa tai ymmärrettävissä. Eli esimerkiksi kun työläisten yhteiskunta tulee täyttymykseensä työn lakatessa olemasta, mitä työläiset sitten tekevät? Tai millainen toive täyttyy, kun viimeinenkin vapaa tila on peitetty pikkuautolla, vaikka sähkökäyttöiselläkin?

Tässä tutkielmassa maailma käsitetään Arendtin (2002, 58) sille antamassa merkityksessä. Arendtin maailma on ihmisten toiminnallaan rakentama, se ei siis ole sama asia kuin maapallo, mutta ei myöskään yhteiskunta. Se on paikka, jossa tulemme toisillemme näkyviksi toimintamme kautta. Maailma on medium ihmisten välissä, se yhdistää ja erottaa meitä. Maailman luonne on kestävä, sen pysyvyys luo merkityksellisen ympäristön ihmisen edesottamuksille, toiminnalle. Ylipäätään ihmisen valmistaman maailman kestävyys takaa lajin selviytymisen, mutta vielä tärkeämpää ihmisen inhimillisyyden kannalta on maailman olemus toiminnan tilana. "[Toiminnan ja puheen] todellisuus perustuu kokonaan ihmisten moninaisuudelle, toisten ihmisten jatkuvalle läsnäololle, niiden läsnäololle, jotka voivat nähdä ja kuulla ja täten todistaa toiminnan ja puheen olemassaolosta" (emt., 99).

Itseäni puhuttelee Arendtin ajatus julkisen alueen sijainnista nimenomaan maailmassa. Arendtin mukaan massayhteiskunta on ihmisten välisenä "maailmana menettänyt kykynsä koota ihmiset yhteen" (2002, 59). Ihmiset pikemminkin *käyttäytyvät* kuin toimivat nykyaikaisessa yhteiskunnassa. Kaavamainen, jopa ennustettava käyttäytyminen puolestaan on pitkälti korvannut toiminnan, joka sitä vastoin perustuu ihmisten erilaisuudelle, ja sen seuraukset ovat yllättäviä, uutta luovia (Arendt 2002). Toiseuden tematiikka kytkeytyy kysymykseen siitä mitä tapahtuu ihmisen vieraantuessa maailmasta Arendtin merkityksessä. Pyöräillessäni kaupungin halki joudun miettimään onko meillä lainkaan tilaa toiminnalle ja toisin ajattelulle. Tahdon löytää Arendtin maailman kaupungin kaduilta ja mietin onko sitä olemassa vai onko yhteiskunta niellyt sen kokonaan.



5 Valinnan paikka: käänös vasemmalle yli mukulakivin merkityn suojatien vai suoraan ajorataan maalattua pyörätietä pitkin kohti Rautatienkatua (ks. kuvat 31-33)? Koskipuisto – Rongankatu 19.maaliskuuta 2015

Maailman lisäksi määrittelen pyöräilyn mediumiksi. Tarkoitan välineen luonteen ihmettelemistä tähän tapaan: pidämmekö toisiamme liikenteessä autoina ja pyörinä, tulkitsemmeko toimintaa mediaalisesti? Liittykö se siihen, että olemme tottuneet näkemään liikennejärjestelmän sääntöinä, jotka on laadittu kulkuneuvojen ehdoilla? Pyöräily koostuu pakokaasujen hengittelystä, pölyjen ilmavirrasta bussin tai rekan vanavedessä. Katupölystä silmissä ja hampaiden välissä, kumien puhkeamisen jännittämisestä sepeliaavikolla. Pyöräily myös ohjaa tai jopa muuttaa kuulon aistimistapaa. Pyöräillessä ollaan lähempänä autoista lähtevää hälyä kuin muulloin, edes autolla liikuttaessa. Edelleen pyöräily tarkoittaa uinuvaa potentiaalia kuten sosiaalista elämää. Se kutsuu ajamaan kaverin kanssa rinnakkain ja seurustelemaan. Ja vielä, pyöräilyssä korostuu ihana elämissen tuntu, lämmin, liikkuva ruumis. Mediumista tarkemmin luvussa 3.1.

Ihmisten maailmassa, rakennetussa yhteiskunnassa liikkumisen affektiivinen ulottuvuus jää usein vähäiselle huomiolle. Tällä tarkoitan sitä silmiäni eteen avautuvaa kuilua, johon törmään mitä tahansa fiktiadraamaa televisiosta katsoessani: poliisisarjassa roistot saadaan kiinni tunteita kuohuttavan kuulustelun ansiosta. TV-draaman tekijät osaavat hyödyntää meitä liikuttavia affekteja, mutta kaupunkisuunnittelijat vaikenivat ihmisen affektiivisen olemuksen kuoliaaksi. Liikkumista pidetään niin itsestään selvänä, ettei siihen varsinaisesti kiinnitetä huomiota edes siellä, missä juuri siitä on kysymys: kaupunki- ja liikennesuunnittelussa. Suunnitellaan ja rakennetaan rakennuksia ja tieverkostoja, muttei jalkauduta tunnustelemaan miltä niiden parissa eläminen ja liikkuminen tuntuu (Gehl 1987).

2.4 Tiedon tuottamisesta

Carolyn Ellis (2004) esittelee kokeellisia tai vaihtoehtoisia autoetnografian muotoja kuten erilaiset keskustelut, henkilökohtaiset narratiivit, performanssi, tanssi ja taide yleensä. Valitut strategiat vaikuttavat tutkielman muodon lisäksi sen lopputulokseen, millaisena työ näyttäytyy muille (Ellis 2004, 193). Juuri tämän seikan kääntöpuolesta on kysymys, kun valitsen tämän tutkielman metodia: Mitä ajattelu on, entä tieto? Miten tietoa saadaan tai tehdään – miten se käännetään toiselle kielelle tai mediumille: pään tai ruumiin sisältä esimerkiksi tekstiksi tai puheeksi? Mitä käänntöprosessissa tapahtuu? Onnistuuko tiedon välittäminen, ymmärrettäväksi tekeminen? Kysymykseksi on mediaalinen, metodologinen ja käsitteellinen. Tavoittelen ideaa toisenlaisesta maailmasta, jonka voi vain yrittää kuvitella. Jos olisi kautta aikain tehty toisenlaisia valintoja esimerkiksi tieteen historiassa, tekisimme tänä päivänä ihan toisennäköistä tutkimusta (Feyerabend 1984, 110–115).

Monesti kuvitellaan tiedon olevan jossain valmiina, ja se voidaan ilman muuta omaksua tai oppia. Tietoa voidaan ajatella määriteltäväksi kahteen päätyyppiin: faktatietoon ja hiljaiseen tietoon (Koivunen 1997, 77). Vastoin perinteistä länsimaista käsitystä tiedosta jonakin valmiina olemassa olevana, kaikille ihmisille samana tosiasiana, joka on sekä löydettävissä, ymmärrettävissä, siirrettävissä ja opittavissa samanlaisena ihmisten ja olosuhteiden erilaisuudesta huolimatta, voidaan tieto käsittää myös prosessiksi (emt., 81). Tieto ei siis välttämättä ole ihmisen ulkopuolinen, irrallinen asia vaan tieto myös syntyy eletyn kokemuksen kautta. Hiljaisen tiedon Koivunen (1997, 78–79) määrittelee näin:

Siihen sisältyy kaikki se geneettinen, ruumiillinen, intuitiivinen, myyttinen, arkkityyppinen ja kokemusperäinen tieto, jota ihmisellä on ja jota ei voida ilmaista verbaalisin käsittein. [...] Olemme tietoisia vain miljoonannesta osasta siitä informaatiosta, jota meidän aivomme prosessoivat. Hiljainen tieto on ihmisessä läsnä kokonaisvaltaisesti: se on käsien taitoa, ihon tietoa ja aivojen syvien kerrosten tietoa.

Koivunen (1997, 81) kirjoittaa, että ”tietoisuus omasta ruumiista, omasta elämisestä ja olemassaolosta sekä mielen kokonaistilasta on hiljaista tietoa.” Vaikka voin siteerata Koivusen vakavasti otettavaa tutkimusta, on toiseuden tematiikan kannalta lisättävä, että kokemuksen tasolla hiljainen tieto ei nauti samaa arvostusta kuin faktatieto. Jopa minä, joka ajatuksissani annan suuren arvon hiljaiselle tiedolle, epäilen kuitenkin tätä tutkielmaa tehdessäni kokemusteni painoarvoa. Peratesani pyöräilyn nostattamaa tietoisuutta, pelkään siinä määrin pohdintojeni vastaanottoa, että samalla kun olen kokemuksistani vakuuttunut, hylkään ne toisaalta. Ei ole kumma, että luottamukseksi omaan hiljaiseen tietooni huojuu, sillä se ei toimi samalla tavalla ja kielellä kuin yleisesti tunnustettu faktatieto. Mietin jopa sitä, onko minulla pääsyä omiin kokemuksiini vai ovatko kokemuksiini kytkeytyvät tunnot käsikirjoitettuja. Eli tietyissä tilanteissa vaikuttavat tekijät tarjoavat tunnettavaksi valikoiman tunteita. Niiden kokeminen on riippuvaista paitsi olosuhteista ja annetusta pakkovalintojen joukosta, myös omasta taustastani ja mitä näiden aineksien keitoksesta juuri

minulle näyttää aukeavan. Tämä keitos, siihen mahtuvat tunnot (Jokinen 2005) ja käyttäytymismallit muodostaisivat tämän hahmotelman mukaan yksilöllisen olemukseni. Miten voin luottaa kokemukseeni ja kuinka voimme yleensäkin ymmärtää tunteitamme ja kokemuksiamme, jos ne eivät oikeastaan olekaan omiamme?

Paikallistan tutkimuksen problematiikan henkilökohtaisen ja julkisen ympärille katutilaan pyöräilevän subjektin kautta. Motiivini on oma ristiriitainen kokemukseni liikenteessä: huomaan sen marginalisoituvan, olevani itse jotenkin oppositiossa arkipäiväisissä ohikiitävissä tilanteissa. Kysymys on siitä, miten pyöräilevän subjektin toiseus rakentuu. Eli miten, kun henkilökohtaiselle kokemukselle ei ole tilaa, mutta kokemus silti syntyy ja tapahtuu, se jotenkin vääristyy tai transformoituu, sitä ei tarkastella ja tutkita (se ei kuulu liikennesuunnittelun lähtökohtiin) asiayhteydessään sellaisenaan, mutta juuri niin tässä opinnäytetyössä haluan tehdä. Kokemuksen torjuminen tai huomioimatta jättäminen kääntää sen mahdollisesti konfliktiksi tai vain hienovaraisesti henkilökohtaisesta yksityiseksi. Tämä saattaa olla yksi niistä tavoista, joilla ihmisiä erottava erillisyyys rakentuu. Henkilökohtaiset kokemukset saavat toisenlaisen statuksen, kun ne muuttuvat yksityisiksi niistä tulee irrallisia ja erottavia yksityisiä ongelmia, joilla ei ole todistusarvoa eikä siten laajempaa merkitystä. Henkilökohtaisen häivyttäminen yksityiseksi estää tai vaikeuttaa lähtökohden kriittistä tarkastelua.



6 Tällä kadunpätkällä pyöräily tuntuu poukkoilulta vaikka ajorataan on maalattu pyörätie. Rongankatu - Aleksanterinkatu 19. maaliskuuta 2015

Tässä tutkielmassa pyöräilevä toinen voi poikkoilullaan toimia esimerkkinä, siitä miten toiseuden kokemukset voikin kääntää luovaksi toiminnaksi. Penkomalla kokemuksieni ilmenemismuotoja ja ympäristöjä huomaan myös niiden lähitarkastelusta vapautuvan voimia nähdä asiat toisella tavalla kuin tähän saakka olen tottunut. Kuitenkin on vaikeaa päästä esimerkistä ylemmälle tasolle ja abstrahoida asioiden laajempia yhteyksiä. Konkreettiset esimerkit tuovat lisäymmärrystä toiseuden aihepiiriin, ja koska siihen liittyvät kokemukset ovat aina yksilöiden ainutlaatuisten elämäntarinoiden (Arendt 2002, 184–190) värittämiä, ei ehkä olekaan mahdollista lähestyä tätä aihekokonaisuutta tiukan teoreettisesti.



7 Yksi Tampereen pyöräilyreittien neuvottelupaikoista. Mukulakivet estävät pyörän kääntymisen pyörätien puolella; jalankulkija haluaa oikaista. Koskipuisto – Rongankatu 19.maaliskuuta 2015

Liikkumisesta urbaanissa ympäristössä ja erityisesti pyöräilystä Suomessa aiemmin tehty tutkimus nojaa suurelta osin positivistiseen tiedon tuottamisen tapaan. Pyöräilykuntien verkoston ja Suomen liikenneviraston mukaan pyöräilyä liikennemuotona on tutkittu ”lähinnä kulkutapaosuuksien ja turvallisuuden näkökulmasta” (Kulkulaari). Yhteiskuntatieteelliset, humanistiset tai filosofiset näkökulmat eivät ole vielä tulleet suomalaiseen pyöräilyä koskevaan tutkimukseen. Liikkuessaan subjektiivisen tiedon alueella tutkielmani toteuttaa ajatusta tietämisestä jatkuvana toimintana. Ruumiillisten kokemusten välityksellä tuotan sellaista tietoa, joka täydentää aiempaa liikennesuunnittelua ja pyöräilyä koskevaa tutkimusta. Korostan tutkielmassa liikkeen ja kokemuksen kautta tiedon mahdollisuutta lisätä ymmärtämystämme siitä, millaisia tunteita kaupungissa liikkuminen herättää.

Perustelen valintaani tukeutua nimenomaan omaan kokemukseen tiedonlähteenä Arendtin (2002) määrittelyyn ihmisten välisten erojen merkityksestä. Jokaisen yksilön ainutlaatuinen ääni luo edellytyksen toimintaan, yhteisen maailman tekemiseen. Toisaalta tukeudun Sara Ahmediin (2006) päästäkseni käsiksi toiseuden kokemuksen juuriin, kokemusten syntymiseen vuorovaikutuksessa maailman eli toisten kanssa. Lisäksi tarkastelen vuorovaikutussuhteissa esiintyvää moninkertaista välittyneisyyttä medium-käsitteen avulla siinä merkityksessä, miten tulkiten Marshall McLuhanin (1968) antaneen meille ”väline on viesti” ajatuksensa pähkäiltäväksi.

Kerään omista kokemuksistani aineistoa eri välineillä, kirjoittamalla päiväkirjaa, muistelemalla ja valokuvaamalla. Kuvasin tutkielmani reittiä elokuun 2014 ja maaliskuun 2015 välillä. Valitsin tutkielmaan 35 kuvaa yli kolmen sadan kuvan joukosta. Valinta painottuu myöhempiin kuviin, sillä näkökulmani alkoi kirkastua pikku hiljaa kuvausprosessin myötä. Eettisistä syistä otin tutkielmaan vain kuvia, joissa ei näy tarkasti ihmisten kasvoja. Yhdestä kuvasta (11) retusoin pois auton rekisteritunnuksen ja kuljetusfirman nimen. Olen liittänyt kuvateksteihin päivämäärä- ja sijaintiedot.

2.5 Metodeja, väistöliikkeitä ja äkkijyrkkiä käännöksiä

Tutkielmani on mitä suurimmassa määrin kenttätöitä. Muistelemalla ja työpäiväkirjojen avulla yritän toisaalta ymmärtää ja toisaalta tehdä ymmärrettäväksi jotain sellaista, mitä ei ole valmiina olemassa sellaisenaan. Se jokin on tässä prosessissa vasta syntymäisillään. Amanda Coffey (1999, 1) ilmaisee asian näin ”In considering and exploring the intimate relations between field, significant others and the private self we are able to understand the processes of fieldwork as practical, intellectual and emotional accomplishments.”

Vaikka Coffeyn (1999, 37) mielestä ei ole tarpeen asettaa tutkijaa tutkimuksen keskiöön, on tässä tutkielmassa perusteltua tehdä juuri niin. Tosin tarkkaan ottaen en aseta itseäni keskipisteeseen vaan kohdistan kysymykseni omille kokemuksilleni tietyssä ympäristössä. Mitään varsinaista objektiivista, jaettavaa faktatietoa ei tutkimukseni lähtökohdaksi ole olemassa. Niin sanottu tieto vasta rakentuu siitä, miten onnistun tarttumaan kokemuksiini ja yhdistelemään niiden kuvailun ymmärrykseeni olosuhteista, joihin kokemukset sijoittuvat. Vaikka Coffey (1999, 75) kirjoittaakin etnografisesta työskentelystä eikä nimenomaisesti autoetnografiasta, pätee hänen huomautuksensa erityisen hyvin tähän tutkielmaan: “[...] we should analyse and use the physical ways in which we experience fieldwork, rather than denying them or simply taking them for granted.” Asetan toiveita tekstin autobiografisen luonteen mahdollisuuksiin tarttua kysymyksiin itsestä toisena, suhteessa toisiin (emt., 133.)

Cornelia Guell ja David Ogilvie (2013) hyödyntävät etnografiaa ja photovoice menetelmää jäljittäessään yhteyksiä hyvinvoinnin ja arkimatkojen välillä. Guell ja Ogilvie pohtivat ihmisten itse omilta arkimatkoiltaan ottamien kuvien merkityksiä ja luotettavuutta tutkimuksen aineistona. Monilla tutkimukseen osallistuneilla näytti olevan tarve nähdä matkoissaan positiivisia puolia, joko terveellisyyttä tai onnellisuutta. Aina sen vangitseminen valokuvaan ei onnistunut, mutta silloinkin siitä sai kertomuksen. Guell ja Ogilvie huomauttavat muihin lähteisiin viitaten, että perinteiset laadullisen tutkimuksen menetelmät tavoittavat heikosti epäsäännönmukaisuuksia ja eroja. Tavanomaiset metodit kyseenalaistaessaan he päätyivät tutkimuksessaan siihen, että valokuvaamalla on mahdollista saada lisäarvoa ihmisen kokemuksen ymmärtämistä tavoittelevaan laadulliseen tutkimukseen.

Pyöräilin alkuun skeptisenä reittiäni kamera kaulassa epäillen valokuvan kykyä näyttää toiseuden kokemuksesta jotain oleellista. En onnistunut pysäyttämään kuviin tunnetta toiseudesta, mutta talven tullen lumi näytti puhuvan kuvissa toiseudesta pintojen eroina, kasoina tietyissä paikoissa, loistamalla poissaolollaan toisista paikoista. Innostuneena lumen puheenvuoroista valokuvissa kuvasin kevään mittaan katujen pinnoille sulaneen lumen jättämiä sepeliaavikkoja. Nämä kuvat kuuluvat mukaan tähän tutkielmaan. Olen samaa mieltä Guellin ja Ogilvien (2013, 14) kanssa siitä, että valokuvat yhdessä tekstin kanssa saavuttavat aiheen syvällisemmin kuin mihin teksti yksin pystyisi. Valokuvat kertovat usein jotain muuta kuin teksti (tai ainakin eri tavalla) ja tämän tulkitsemisen juontuvan mediumien omista kieliopista. Päiväkirjalla ja valokuvalla on mediumina oma luonteensa, jonka mukaisesti ne pystyvät tuottamaan tietoa. Parhaimmillaan tiedot täydentävät toisiaan.

Käytän tekstissäni pääsääntöisesti ensimmäistä persoonaa, sekä yksikköä että monikkoa. Yksikköä käytän kuvaamaan selvästi omia ajatuksiani ja kokemuksiani. Monikkoa pidän tarkoituksenmukaisena pohdinnoissa, joissa haluan korostaa asian yleisempää luonnetta. Me-pronominilla en kuitenkaan tarkoita ketään tiettyä ihmisryhmää tai joukkoa vaan viittaaan sillä yleisesti kaikkiin, joita asia puhuttelee. Käytännössä 'me' toimii tekstissäni passiivinomaisesti. Pidän sitä monissa kohdin passiivia pätevämpänä, kun aihe on konkreettisesti sellainen, että olen siihen itse kietoutunut ja tiedän etten ole yksin. Tällaisissa tapauksissa peruspassiivi ei tavoita sitä sitoutumisen astetta, jolla olen aiheen kanssa tekemisissä. Tietoisuus siitä, että jaan aiheen muiden kanssa ehdottaa 'meitä' ja palvelee paremmin tutkielmani tavoitetta kuin passiivi. Myös passiivilla on paikkansa ajoittain, ainakin silloin, kun olen epävarma toimijan identiteetistä.



8 Ajoradan ja pyörätien eroja. Ratapihankatu – Murtokatu 17. maaliskuuta 2015

Olen kokenut yliopistoympäristön konventiot vieraiksi ja on ollut hankalaa löytää oma tapa tehdä tutkielmaa hylkäämättä tyystin omia lähtökohtia, jotka juontuvat taustastani taiteilijana ja aiemmin omaksumistani työskentelyn tavoista. Taiteen tekemisen tapaani voi luonnehtia mediaekologiseksi siten, että välineellä on väliä. Työn merkitystä ja luonnetta määrittelee mitä suurimmassa määrin sen välineen kielioppi, jolla se toteutetaan. Välineiden luonteella on jatkoseuraus työn kokonaisluonteelle ja sen materiaalisuudelle ja varsinkin työn vaikutuksille, miten se koetaan ja havaitaan.

Puhun tässä taideteoksesta työnä, mutta myös lopputyöstä kuten pro gradu tutkielmasta. Mediaekologisesta ajattelustani johtuu, että haaveilin toisenlaisista tiedon keräämisen mahdollisuuksista ja tutkimusmenetelmistä tähän työhön ryhtyessäni. Mietin millainen voisi olla median ja taiteen yhdistävä pro gradu journalistiikan ja viestinnän tutkinto-ohjelmassa. Miten taiteen, viestinnän ja median raja-alueet voitaisiin tässä yhteydessä pistää keskustelemaan, myös tässä kontekstissa, opinnoissa eikä vasta myöhemmin yliopiston ulkopuolisessa maailmassa?

Tämän työn alkutaipaleella kutsuin unelmieni tutkimusmenetelmieni kimppua nimellä teknologiatakki. Sillä olisin kerännyt ja tallentanut aistinvaraisia kokemuksiani pyöräilyreitiltäni ja koonnut niistä moniulotteisen tutkielman, josta olisi välittynyt muun muassa ääniä ja hajuja lukijalle. Pro gradu olisi muistuttanut enemmän pelin ja performanssin yhdistelmää kuin kirjaimia paperilla. Vähitellen tajusin, että yliopistolla on raja-aitoja, joihin alan törmäillä. Olin luullut taiteella olevan vankemman jalansijan median, viestinnän ja teatterin yksikössä, mutta huomasin erehtyneeni.

Taiteen tuominen pro gradu työhön ei ollutkaan mahdollista siinä muodossa, kuin olin kuvitellut. Joten ajattelin pääseväni lopputyössäni lähimmälle performanssin vaikutelmaa kirjoittamalla autoetnografisen subjektiivisesta näkökulmasta.

Peter Merriman (2014) pohtii artikkelissaan *Rethinking Mobile Methods* kriittisesti erilaisten metodien käyttökelpoisuutta tutkittaessa liikkuvia ihmisruumiita. Moni liikkuvia ihmisiä tutkinut on havainnut ruumiillisten aistimusten lipeävän representaatioiden otteesta (Merriman 2014, 182). Juuri tämän olen itsekin huomannut tavoitellessani otetta pyöräilyyn liittyvistä kokemuksista. Tuntui nurinkuriselta ja jopa valheelliselta kajota kokemuksiini sanoilla, käsitteillä ja teorioilla. Ne ovat aistimuksia, joille en edes tunne sanastoa: nautintoa itsenäisestä liikkumisesta, ärtymyksiä ja säikähdyksiä eteen kiilaavista autoista, avuttomuutta, häpeää, ääniä ja hajuja. Uusien tutkimusmenetelmien uskottavuutta ja luotettavuutta ei ole ollut yksinkertaista saavuttaa. Niitä on aiheellisesti arvosteltu tutkijan nostamisesta erityisasemaan. Merriman korostaa tarvetta liikkua liikkuvan tutkimusaiheen *mukana* (kursiivi alkuperäisestä). Merriman ehdottaa ”vaatimattomien, heikkojen, avoimien ja ei-representationaalisten” (non-representational) menetelmien kirjon soveltamista poikkitieteellisissä tutkimuksissa (Merriman 2014, 183.)

Julkisessa tilassa liikkumisesta voidaan kertoa lukemattomia tarinoita, joista yksikään ei ole toista todempi tai parempi. Silti minusta vaikuttaa siltä, että voidaan ajatella jonkinlaisen myyttisen yhden julkisen tilan kuvan tai käsityksen olevan vallalla. Tuota kuvaa uusinnetaan niin sanotussa mediassa, esimerkiksi sanomalehdissä, ja sieltä se on levinnyt johonkin kollektiiviseen tajuntaan. Tältä minusta ainakin tätä tutkielmaa tehdessä on tuntunut. Siinä, että kysyn mitä kokemukseni voivat kertoa julkisesta tilasta, on jotain julkeaa: arvelen, että jos menisin esittämään kysymystäni tiettyihin paikkoihin, vaikkapa Tampereen kaupungin virastoon, saisin huomata kysymykseni mykistyvän, siitä ei seuraisi mitään.

Autoetnografia tarjoaa mahdollisuuden tuoda tutkielmaan tietoa, johon minulla on suhde. Omat kokemukseni tiedon raaka-aineena ovat oikeastaan ainoa lähde, johon voin luottaa, kun pohdin toimintaa julkisessa tilassa. Kokemukseni ovat kokonaisvaltaisen ruumiillisia, ajattelu ja perkaava analyysi eivät ole niitä vielä kesyttäneet. Juuri ruumiillisuus on tässä tutkielmassa tärkeä alkutila, koska siihen kaikki myös palaa. Maailmassa liikkuva ruumis tekee tilan, jossa se liikkuu. Kokonaisuuden osien riippuvaisuussuhteet tulevat toisaalta näkyviksi ja toisaalta haastavat miettimään kysymyksiä tilan laadusta ja ruumiin mahdollisuuksista liikkua siellä. Omien kokemusten kanssa työskenneltäessä on hankaluutena etteivät ne muutta mutkitta välity ulospäin kohti maailmaa. Tässä tutkielmassa yksi käyttökelpoisimmista kokemuksen kääntäjistä on kuvaileva kertomus tai fragmentti, jolla sanoitan pyöräilyn kokemuksen toiseutta.

Pelkästään tutkielman nimeäminen osoittautuu suorastaan autoetnografiseksi kysymykseksi. Miten ääneni kuuluu tutkielmassani? Tarkalleen ottaen sen pitäisi mielestäni kuulua siinä oikeasti. Kun toverini kysyy miten aion käyttää aineistoa, kuten kuvia, tutkielmassani, huomaan etten näe sitä oikeastaan mahdollisena tutkielmateknologiassa siten, että ääneni säilyisi siinä mukana. Silti juuri sen mukaan tuleminen on tärkeää. Kerron toverilleni näkeväni kuvat mielessäni valkokankaalla samalla kun puhun niihin liittyvistä toiseuden kokemuksista. Ja koska puhe ei ole sama asia kuin kirjoitettu teksti; vielä vähemmän siinä säilyy puhujan ainutlaatuinen, ruumiillinen ääni, väivun neuvottomaan hiljaisuuteen. On pakko keksiä jotain muuta. Tutkielman tekeminen on täynnä tällaisia väistöliikkeitä, kahleiden kalistutteleminen. Oma tie on tukossa, mikä sitten neuvoksi?



9 Sepeli poistetaan pyöräteiltä viimeiseksi. Puutarhakatu – Hämeenpuisto 3. maaliskuuta 2015

Saarran tutkimuksen aihetta ja ydintä kysymällä mitä minulle tapahtuu, kun pyöräillessä joudun kosketuksiin erilaisten pintojen kanssa. Sileää pintaa, sepeliä, lumivalleja. Euforiaa, ärtymystä, raivoa. Näyttää ilmeiseltä, että tämä tunteiden kirjo kimpoaa tai heijastuu kadun pinnasta pyöräilyyni. Pinnan laatu ja materiaalisuus puolestaan ovat seurausta liikennesuunnittelua ohjaavista poliittisista valinnoista. Tämän tutkimuksen puitteissa ei ole mahdollista käydä läpi kaikkia rakenteita, ideologisia ratkaisuja ja päämääriä, joita teiden rakentamiseen ja ylläpitoon liittyy. Konkreettiseksi aiheeksi valitsemani pyöräily on siitä esimerkki, mutta sama teema toistuu monissa muissakin julkisen ja yksityisen maailman kosketuspinnissa. Kiinnitän katseeni vain niihin osiin, joihin olen pyöräillessäni kosketuksissa: pintaan ja tilan jakautumiseen eli omaan sijaintiini ja siihen, miten koen sen, miltä se tuntuu ja mitä siitä seuraa.

Ajoradan ja kevyen liikenteen väylien pintojen eroista välittyy viesti: pyöräily ei ole autoilun kanssa tasa-arvoisessa asemassa. On kiinnostavaa nähdä miten liikennepoliittinen tila kanavoituu yksittäiseen liikkajaan, tunnetasolle saakka. Aihe muuttuu tämän tapahtumavyöhyden myötä julkisesta yksityiseksi ja sitä kautta epämääräiseksi. Miten tehdä tästä uskottava akateeminen työ? Ei ole vaikea arvioida miksi omaan kokemukseen ja sen tutkimukselliseen arvoon luottaminen tuntuu uskaliaalta. Siihen sisältyy aavistus siitä, että pyrkimällä tarkastelemaan omaa kokemusta sivutaan myös kysymystä vallasta, joka on tähän tutkielmaan mukaan otettavaksi liian iso kokonaisuus. Sen häivähdyksiltä ei silti voi välttyä ja valta tulee tässä esiin yksilöllisten valintojen kautta tapahtuvassa kasvussa, valtautumisessa, poukkoilevassa toiminnassa.

Ajoradalla liikkuminen on selkeää ja seesteistä verrattuna niin sanotun kevyen liikenteen jaettuun tilaan. Tänä aamun ajorata oli puhdas ja paljas vailla yllättäviin ratkaisuihin houkuttelevia erilaisia pintoja. Ajoradalla liikkui vain tasavertaisia kulkuneuvoja suunnilleen samoilla nopeuksilla. Sen sijaan kevyen liikenteen väylillä nopeudet ja rytmit ovat yleensä lähtökohtaisesti vaihtelevia. Kevyenliikenteen väylien sekavat olosuhteet ja reittien töksähtelevä katkonaisuus aiheuttaa kaipuuta ajoradalle. Tullessani pyörällä alaspäin viettävää Pirkankatua kohti Pyynekintoria huomaan uuden syksyllä tehdyn pyörätien levennyksen olevan ohuen mustan jään peitossa. Vähän ylempänä mäessä on ollut syksyn ensimmäisestä lumisateesta aurattu lumikasa, jonka sulamisvedet valuvat pyörätielle ja jäädyttävät sen vaarallisesti. (Tutkimuspäiväkirja 12/2014.)



10 Miten ajaisit tästä polkupyörällä vasemmalle? Ratapihankatu – Murtokatu 10. maaliskuuta 2015

De Certeau (2013, 23) tekee eron strategian ja taktiikan välillä siten, että strategia asettuu palvelemaan helposti käsiteltäväksi ja käsitettäväksi pilkottua tilastoihin taipuvaista tietoa. De Certeau mukaan ”poliittinen, taloudellinen ja tieteellinen rationaalisuus rakentuu” strategiselle mallille,

joka tavoittaa lähtökohtaisesti homogeenisuutta. ”Se uusintaa järjestelmän, johon se kuuluu, ja jättää kenttensä ulkopuolelle arkipäivän tilkkutäkin muodostavat määrättömät heterogeeniset tarinat ja toimet. Sen [...] analyttinen katkelmallistaminen saa aikaan sen, että se menettää sen, mitä se uskoo etsivänsä [...]”. Strategioilla ”tahtova ja voiva subjekti voidaan eristää ympäristöstä” (emt., 22) eli niillä ei ole pääsyä pyöräilevän subjektin kokonaisvaltaiseen toiseuden kokemuksiä pursuilevaan maailmaan. Taktikat toimivat toisin:

”Taktiikaksi” sen sijaan kutsun laskelmaa, joka ei voi luottaa omuuteen eikä siis rajaan, joka erottaa toisen nähtäväksi kokonaisuudeksi. Taktiikalla ei ole muuta paikkaa kuin toisen paikka. Taktiikka tunkeutuu sinne katkelmallisesti, valtaamatta sitä kokonaan, pystymättä pitämään sitä matkan päässä. Sillä ei ole käytössään tukikohtaa, josta käsin se voisi pitää parasta mahdollista huolta omasta edustaan, valmistella laajenemista ja varmistaa riippumattomuuden olosuhteista. (De Certeau 2013, 22)

Tulen tässä tutkielmassa päätymään aluksi yksilöllisiksi valinnoiksi kutsumieni pyöräilyn reittiratkaisujen kautta poukkoiluun, jonka käsitän De Certeau’n taktiikaksi. En ole ensimmäinen, joka käyttää taktiikkaa pyöräilyn yhteydessä. Ainakin Jones ja Burwood (2011) viittaavat De Certeau’n ajatukseen taktiikoista kuvaillessaan brittipyöräilijöiden tapoja etsiä itselleen turvallisempia reittejä. Itsenäinen ajattelu ja laittomiin ratkaisuihin päätyminen ovat taktiikoille luonteenomaisia. Jos infrastruktuurin pyöräilijälle tarjoamat valinnan paikat ovat kohtuuttomia (esimerkiksi liian vaarallisia), voi pyöräilijä valita jalkakäytävällä ajamisen taktiikan vaikka se on laitonta. Myös Guell ja Ogilvie (2013, 13) hyödyntävät De Certeau’n taktiikkoja tulkitessaan pyöräilijöiden normaalista poikkeavia yksilöllisiä valintoja.

Paikattomuutensa vuoksi taktiikka sitä vastoin on riippuvainen ajasta ja pyrkii valppaasti tarttumaan voitonmahdollisuuksiin ”lennosta”. [...] Sen täytyy leikkiä tapahtumilla alituisesti, jotta ne muuttuisivat ”tilaisuuksiksi”. Heikon täytyy lakkaamatta käyttää hyväkseen itselleen vieraita voimia. Hän tekee sen sopivalla hetkellä, jolloin hän yhdistää sekalaisia elementtejä [...] (De Certeau 2013, 23)



11 Yksisuuntaisen kadun ajoradalle ei ole tapana pysäköidä autoja, vaikka kaistoja on kaksi. Pyörätielle pysäköimistä sen sijaan pidetään "normaalina strategiana". Puutarhakatu – Näsilinnankatu 7. maaliskuuta 2015

2.6 Liikennevalojen nappeja ja autovirtoja

En muista mitään varmaa tunteistani tai ajatuksistani 10-vanhana hevostalleille pyöräilevänä tyttönä. Mielessäni häilyy vain aavistus kolkosta yksinäisyyden tunteesta, palasta kurkussa. Seuraavassa esimerkissä olen parikymppinen opiskelija Hampurissa, ja tuolta ajalta on säilynyt joukko tarkempia muistoja. Asuin keskustassa vilkasliikenteisen pääväylän varrella. Katua reunustivat pääasiassa ennen sotaa rakennetut asuintalot ja jalkakäytävät, joita käytettiin myös muun muassa pyöräilyyn. Tiellä oli neljä kaistaa autoille ja se halkoi tiheään asuttua aluetta kuin haava. Sen jälkeen kun muuan tyttö oli kuollut jäätyään rekan alle katua ylittäessään (1991), oli nopeusrajoitusta laskettu viidestäkymmenestä kolmeenkymmeneen kilometriä tunnissa ja reunimmaisat kaistat varattiin busseille. Enää rekat eivät vallanneet koko kadun leveyttä neljällä kaistalla. Yksitoista vuotta tytön kuoleman jälkeen kaupungin uusi hallitus halusi nostaa nopeusrajoituksen takaisin viiteenkymmeneen kilometriin tunnissa ja poistaa bussikaistan. Aukkaat vastustivat tätä aloitetta ja "vain" bussikaista poistettiin (Rulfs 2002).

Jalan ja pyörällä kadun yli pääsi laillisesti vain liikennevalojen nappia painamalla ja odottamalla kunnes valot järjestivät autojen virtaan lyhyen tauon. Ylitin tuon kadun joka päivä monta kertaa ja kiehuin sisäisesti seistessäni suojatien edessä. Kiehumisen alkoi vaivihkaa: ensi alkuun minusta oli asianmukaista ja kiehtovaa asua vilkasliikenteisen kadun varrella suuressa kaupungissa. Mutta vähitellen rekkojen öinen melu alkoi heikentää untani. Lähikauppaankaan ei voinut vain kipaista,

vaikka näin sen ikkunastani kadun toisella puolella. Piti joko kiertää liikennevalojen kautta tai loikkia suoraan kadun yli autojen välistä. Molemmat vaihtoehdot turhauttivat: halusin elää toisella maailmassa. Nyt katu näyttäytyi taistelutantereena, jos sitä yritti lähestyä muulla tavalla kuin alistumalla liikennevalojen säätelemään järjestykseen, joka jakoi aikaa avokätisemmin autoille kuin ihmisille, joiden arkea tämä katu dominoi.

En halunnut ottaa tutkielmaan vastakkainasettelua autojen ja muiden liikkujien välillä, mutta jollain tasolla se on väistämätöntä. Pyöräilijän toiseuden kokemukset suhteutuvat juuri autojen määrittelemään ilmapiiriin tai ympäristöön. Autojen aseman kriittinen tarkastelu pitää olla mahdollista. Ongelma piileekin siinä, millaisessa suhteessa olemme toisiimme eri liikennevälineillä. Hampurissa tiheään asutun Stresemannstrassen läpiajon synnyttämät lukuisat ongelmat asukkaiden terveydelle ja viihtymiselle kotikorttelissaan johti massiiviseen kansanliikkeeseen vuonna 1991. Asukkaat kysyivät miten on mahdollista, että autoliikennettä suositaan kritiikittä (Rulfs 2002). Autoliikenne näyttäytyy Tampereella samaan tapaan priorisoituna kuin Hampurissa, missä liikennesuunnittelusta vastaava ministeriö toteaa heidän tehtävänsä olevan vain ”*liikenteen* turvallisuudesta ja sujuvuudesta huolehtiminen” (Die Zeit Nr. 37 – 06. September 1991, 23. Oma käännös, kursivi lisätty).

2.7 Liike ja liikkuminen

Liikkuminen on yksi perustavanlaatuisimmista elämän ilmenemismuodoista. ”Mobility is a fact of life. To be human, indeed, to be animal, is to have some kind of capacity for mobility. We experience the world as we move through it” huomauttaa Cresswell (2006, 22). Liikkumista ja liikkuvia subjekteja on tutkittu useilla tieteen aloilla niin kutsutun liikkuvuus-käänteen (mobility-turn) yhteydessä (ks. Urry 2000a; Cresswell 2006). Ole B. Jensen (2013) tuo aiempaan tutkimukseen lisäksi rakennetun ympäristön ja muotoilun sidokset liikkumisen kulttuurisiin käytäntöihin.

Tämän opinnäytetyön kannalta kiinnostava etnografinen tutkimus on tehty Hampurin Stresemannstrasta (Rulfs 2002). Siinä kysytään muun muassa mikä on liikennesuunnittelun ja -politiikan tarkoitus. Tutkimuksen mukaan kysymykset liikkumistapojen arvotuksista ja elämänlaadusta tulivat mukaan Hampurin liikennepolitiikkaan vasta Stresemannstrassen tapauksen yhteydessä vuonna 1991. Rulfsin tutkimus esittää miten erään tytön kuolema suojatiellä nostaa Stresemannstrassen symboliksi asukkaiden protestille. Ihmiset nousevat vastustamaan liikennekuolemia ja autojen ylivaltaa. Aletaan vaatia ajattelun muutosta, heikompien ja marginalisoitujen ihmisten huomioinnista liikennesuunnittelussa ja autojen syrjäyttämistä valta-asemasta.

Etnografian mahdollisuuksia tavoittaa jotain oleellista liikkuvista tutkimuskohteista korostaa myös Lugo (2013). Los Angelesin CicLAviasta (kaupungin valtaväylät autoilta joka toinen vuosi

sulkeva pyöräilytapahtuma) tehty tutkimus (Lugo 2013) painottaa kokeellisen etnografian etuja urbaanissa ympäristössä liikkuvien ihmisten toiminnan ymmärtämisessä. Ihmisten, katujen ja rakennuksien materiaalisuus eivät ole yksiselitteisiä tosiasioita, kun niitä tarkastellaan heterogeenisen ihmisjoukon kautta, jota ollaan ehkä luultu yhdenmukaiseksi pyöräilijöiden joukoksi. Merkitykset ovat niin häilyviä ettei voida olla yksimielisiä edes siitä, miten pyöräilyä tulisi kehittää kaupungissa (Lugo 2013, 206.)

Pyöräilyä liikkumismuotona kaupunkiympäristössä on tutkittu ennen kaikkea terveyden (Martin et al., 2014) ja liikenne- ja kaupunkisuunnittelun (Vaiasmaa 2014) näkökulmasta. Hollannissa on tehty ensimmäinen pyöräilyn taloudellisia vaikutuksia laajasti arvioiva tutkimus *The Economic Significance of Cycling* vuonna 2000. Myös Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on julkaissut pyöräilyn hyötyjä ja kustannuksia käsittelevän selvityksen (2013). Aivan viime vuosina pyöräily on noussut yhä useampien tutkimuksien keskiöön mitä moninaisimmista näkökulmista. Esimerkiksi Anne Jensen (2013) ottaa kantaa Kööpenhaminan kaupungin pyöräilyä koskevan politiikan seurauksiin, jotka eivät ole yksiselitteisiä. Pyöräilyn sukkeluutta painottavat strategiat saattavat sulkea monia ihmisiä ulkopuolelle, kaikkia ei tehokkuus puhuttele. Myös John Stehlin (2013) on kiinnittänyt huomiota USA:ssa lisääntyneen pyöräilyn myötä kysymykseen siitä millaista pyöräily on *erilaisille* ihmisille. Kaikki eivät voi olla pyöräilyn valtavirtaa esimerkiksi kulttuuristen tai fyysisten erojen vuoksi (huivit, vammat, lapsuus, vanhuus tms.).

Snizek ja kumppanit (2013) ovat jättäneet Kööpenhaminassa pyöräilyn kokemuksen sävyyn vaikuttavia tekijöitä. Tutkimuksessa korostuvat fyysiset olosuhteet kuten pyöräilyväylien laatu ja suhteet muihin liikkumisen tapoihin. Esimerkiksi bussipysäkkien sijainti pyöräilyyn nähden koetaan monesti ongelmalliseksi. Pyöräilyyn liittyviä kokemuksia on tutkittu vain vähän ja täysin vaille huomiota on jäänyt esimerkiksi tilan käyttö, liikenteen intensiivisyys ja saasteet ja melu (Snizek et al. 2013, 228.)



12 Kevyen liikenteen väylä & bussipysäkki. Pirkankatu – Santalahdentie 3. maaliskuuta 2015

Katrina Brown (2012) on kiinnostavasti tutkinut pyöräilijöiden ja ei-motorisoitujen kanssaliikkuji-en ruumiiden välisyyttä ruumiillisten käytäntöjen rytmeistä ja nopeuksista syntyvän ”vastuullisuuden” ja ”vastuuttoman” julkisen tilan käytön ja jakamisen kautta. Brown tarkastelee muun muassa affektiivisia suhteita, eleitä ja ilmeitä. Tämän tyyppisellä tutkimuksella olisi hyvät mahdollisuudet jäljittää myös Tampereella vallitsevaa pyöräilyyn vihamielisesti suhtautuvan ilmapii-rin kehystä. Brownin tutkimuksen valossa tuo erityiseksi luultu ilmapiiri ei näyttäisikään kovin poikkeukselliselta, mutta kuitenkin se vahvistaa tuntua siitä, että se tosiaan voi olla ”totta”.

Hollannissa pyöräilyä ovat tutkineet Jan van Duppen ja Bas Spierings (2013) tavalla, jota haluaisin ehdottaa tehtäväksi Suomessakin. Van Duppenin ja Spieringsin tutkimus tarkastelee viidentoista työmatkapyöräilijän päivittäisiä, ruumiillisia kokemuksia Utrechtin keskustan ja esikaupungin välillä pyöräillessä. Tulosten mukaan pyöräilijöiden kokemukset ympäristöistä olivat hyvin erilaisia kuin ympäristöjen suunnittelijoiden käsitykset samoista alueista. Paikalliset tutkimukset ovat tärkeitä juuri olemassa olevien erojen, subjektiivisten kokemusten takia, joiden tuloksia ei voi sellaisenaan soveltaa toiseen ympäristöön. Phil Jones (2012) puolestaan on suunnannut huomion arkipyöräilijöiden aistilliseen ja affektiiviseen vuorovaikutukseen ympäristön kanssa Birminghamissa Englannissa. Jones aloittaa artikkelinsa suorastaan kutkuttavasti mediatutkimuksen kannalta: ”The senses act as the interface between self and environment.” Aistit mediumina!

Vaikka pyöräilyn ja ihmisen urbaanin liikkumisen olemusta monilta eri kanteilta valaisevaa tutkimusta on jo tehty maailmalla, varsinkin Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa, olisi Suomessa vielä

paljon tehtävää. Pyöräilykuntien verkoston nettisivustolla (kulkulaari) painotetaan tarvetta ymmärtää liikkumismuodon valintaperustetta ja tällaista tietoa tuottavaa tutkimusta kaivataan. Sivustolle on kerätty kattava valikoima pyöräilyn edistämiseen liittyvää tutkimusta, joka edustaa ennen kaikkea yhteiskuntataloudellista puolta, terveyshyötyjä ja infrastruktuuriin liittyviä seikkoja. Toistaiseksi tämän käsillä olevan tutkielman tapaan pyöräilyyn kokemuksen kautta tutkivaa katsetta luova näkökulma on Suomessa harvinainen, ellei peräti vasta tulossa.

Tämän tutkielman kohdekaupungilta Tampereelta puuttuu edelleen perustason tieto siitä, millaisia taustatekijöitä ihmisten valintojen takana piilee, kun he liikkuvat kaupungilla eri tavoin. Ihmisten liikkumista kaupunkialueella on toki tutkittu muun muassa kyselytutkimuksin (Ruonala 2012), mutta emme tiedä, millaisia reittejä ihmisten liikkeistä syntyisi, jos fyysiset olosuhteet olisivat toisenlaiset. Juha Ruonalan (2012) tutkimuksen mukaan ihmisillä on halua pyöräillä ja kävellä kaupungissa enemmän ja tehokkaampia parannuksia olosuhteisiin kaivataan. Ihmisten toteuttamattomissa kuvitelmissa piilevää potentiaalia voidaan kartoittaa vain ottamalla huomioon erilaisten yksilöiden ja ryhmien erityiset kokemukset ja tarpeet (ks. Jensen 2013; Jones & Burwood 2011). Vasta hyvä kaupunkisuunnittelu luo edellytykset nautinnolliselle kävelyllä ja sujuvalle pyöräilylle, mutta sujuvuuskaan ei tarkoita meille kaikille samaa (ks. Jensen 2013; Stehlin 2013). Saamme ihmisten liikkeistä ja niihin johtavista tarpeista ja haluista toisenlaista tietoa tutkiessamme niitä vallitsevassa nykytilanteessa, kuin jos tutkisimme liikkumista jossain toisenlaisessa, erot huomioon ottavassa ympäristössä (ks. Gehl 1987; Mumford 1937).



13 Talvikauden alussa pyörätielle alkaa kasvaa lumi-sepeli-sohjopeite. Pirkankatu – Pyynikintori 18. joulukuuta 2014

Suomalaisten peruskouluikäisten lasten koulumatkoista on kerätty perustietoja Liikkuva koulu –ohjelman myötä. Turpeinen ja kumppanit (2013) ovat koonneet ohjelman tulokset Matkalla kouluun –selvitykseen. Julkaisu käsittelee koulumatkaliikkumiseen vaikuttavia tekijöitä kuten normeja, ympäristötekijöitä ja riskejä. Selvityksen mukaan lapsia voitaisiin rohkaista enemmän liikkumaan alle viiden kilometrin koulumatkat. Lapsi oppii käyttäytymään turvallisesti liikenteessä vain osallistumalla liikenteeseen. Osallistuminen tulee mahdolliseksi kotien, koulun ja muiden asianomaisten tahojen yhteistyöllä. Liikenteen vaaranpaikat voidaan asiantuntevalla toiminnalla poistaa, jos niin halutaan. Erilaisilla toimenpiteillä liikennekulttuuria, olosuhteita ja asenteita voidaan muuttaa pysyvästi (Turpeinen et al., 2013.) Selvitys perustuu laajaan kansainväliseen tutkimukseen ja sen selkeä sanoma vain vahvistaa tämän tutkielman subjektiivisesta lähtökohdasta kumpuavaa huolta. Yksilölliset liikkumiskokemukset hukkuvat, kun jopa arvovaltaiset tutkimuksetkin kaikuvat kuuroille korville. Sen sijaan, että ekaluokkalaisia kannustettaisiin kaikissa Tampereen kouluissa pyöräilemään kouluun, kuten Matkalla kouluun –selvitys ehdottaa, pyöräily kielletään heiltä esimerkiksi autojen aiheuttaman vaaran takia (Nisula 2013).

2.8 Puutarhakadun reitti

Olen valinnut tutkielmaan oman päivittäisen perusreitini, Puutarhakadun reitin, sen arkisuuden takia. On kiinnostavaa kohdistaa tutkiva katse sellaiseen arjen osaan, jota ei tavallisesti ajattele yhtään tarkemmin. Reitti on yksi kaupungin pääpyöräilyväylistä (luokitus A). Sen pituus on noin 5 kilometriä ja koko matkan ajan reitillä on päällystetty pyörätie: välillä se on yhdistetty kevyen liikenteen väylä, välillä pyörätie on erotettu kävelytiestä esimerkiksi rivillä puita, kuten Puutarhakadulla on tehty.

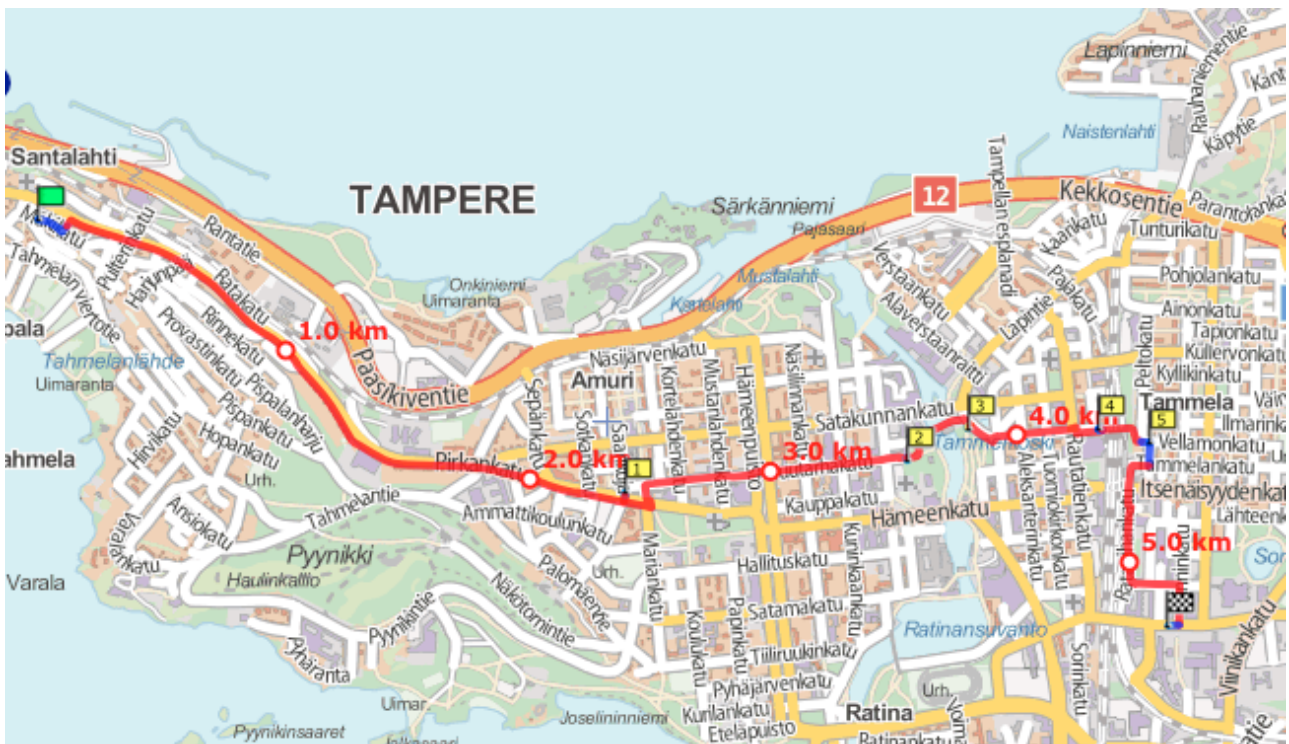
Päätettyäni tehdä pro gradu tutkielman juuri tästä reitistä keväällä 2014, kaikki muuttui. Reitti alkoi näyttäytyä minulle uudessa valossa. Aiemmin olin pyöräillyt tätä reittiä enemmänkin kuin horroksessa, ärtyen kerta toisensa perään reitin puutteista. Siitä lähtien, kun jatkoin tämän saman reitin pyöräilemistä tutkielma mielessäni, aloin suhtautua reitin heikkouksiin uteliaasti. Ja lopulta, melkein vuoden päästä idean synnystä, harmittelen ensin, miksi olen valinnut näin vaatimattoman reitin, joka ei tuo esiin kaikkein räikeimpiä toiseuden tiloja, joilla tässä tutkielmassa voisi herkutella. Sitten oivallan, että ajan tätä reittiä juuri sen arkisuuden takia ja siksi sitä on tärkeää tutkia toiseuden tematiikan kannalta. Sillä Puutarhakadun reitin arkisesta harmaudesta ja vaatimattomuudesta huolimatta löydän itseni sieltä tilanteista, joissa erot ja epätasa-arvoisuus liikkujien kesken nousevat pintaan.

¹ Pyöräteiden talvikunnossapito

Kevyen liikenteen väylät on jaettu kahteen kunnossapitoluokkaan A ja B. Kevyen liikenteen pääreitit kuuluvat luokkaan A, ja niitä ryhdytään auraamaan, kun väylällä on kuivaa irtolunta keskimäärin 3 cm. Auraus on A-luokan väylillä tehtävä ennen liikenteen huipputunteja kello 7 ja 16. Lumisateen jatkuessa pitkään, niitä aurataan myös lumisateen aikana, kun lunta on 3 cm. B-luokan väyliä aletaan aurata, kun väylällä on kuivaa irtolunta 5 cm ja A-luokan väylät on aurattu. Samaan kunnossapitoluokkaan kuuluvat väylät pyritään pitämään yhdenmukaisessa kunnossa.

Olen alkanut pyöräillä Puutarhakadun reittiä yliopistolle etsittyäni reittiä, joka olisi sujuva ja mukava. Yksi arkipyöräilyn nautinnoista on rento vaipuminen omaan maailmaan liikkeen myötä. Se onnistuu vain, jos ympäristö ei vaadi kaikkea huomiotani. Tuttu, helppo reitti tukee sellaista omiin ajatuksiin uppoutumista, mihin yllän parhailla matkoillani kaupungin halki kiitäessä. Jos joutuisin koko ajan miettimään, mitä kautta kannattaisi ajaa, en ehtisi nauttia matkantekoon liittymättömistä pohdiskeluista. Vaikka meiltä kotoa vie monta potentiaalista reittiä yliopistolle, on Puutarhakadun reitti osoittautunut ympäristötekijöiltään vähiten rasittavaksi. Reitillä on periaatteessa mahdollista ummistaa silmänsä sen epäkohdilta. Se on reitin vahvuus verrattuna esimerkiksi lyhyempään ja suurempaan Hämeenkadun reittiin, joka on silkkaa pyöräilypainajaista.

Ajan Pispalan kaupunginosasta Mäkikadulta (vihreä lippu kartalla) yliopistolle Pinninkadulle (ruudullinen lippu) kohti itää Tampereen keskustan läpi. Alkumatka reitistäni kulkee Pispalan valtatieä. Se muuttuu Pirkankaduksi, jolta siirryn Pyynikintorin kohdalla Puutarhakadulle liikennevaloin säädellyn risteyksen yli (1, keltainen lippu kartalla). Puutarhakatu vie Tammerkoskelle, jonka ylitän Patosiltaa pitkin (3). Sillan jälkeen kaarran alas Rongankadulle. Se johtaa suoraan kohti uutta rautatien alittavaa kevyen liikenteen alikulkua (4) Rongan tunnelia. Tunnelin jälkeen nousen melko jyrkän ylämäen Vellamonkadulle (5).



14 Puutarhakadun reitti Pispalan Mäkikadulta yliopistolle Pinninkadulle.

Tähän asti reitini on noudattanut kaupungin määrittelemää keskustan pohjoispuolista pääreittiä itä-länsisuunnassa. Viimeistään Vellamonkadun ja Peltokadun risteyksessä on kuitenkin pakko

alkaa ajatella itse ja keksiä parempi reitti noin puolentoista kilometrin pätkälle yliopistolle. Pääreitti veisi Tammelan Puistokatua ja Yliopistonkatua pitkin, mutta reitillä on pyöräilijän kannalta ikäviä esteitä kuten hitaita liikennevaloristeyksiä. Itse kadulle aukeaa useita liikkeiden ovia ja jalankulkijoita on jaetulla väylällä paljon. Eteneminen pyörällä on turhauttavaa, Tammelan Puistokatu muistuttaa Hämeenkatua.

Siksi käännyinkin Rongan tunnelin jälkeen oikealle Ratapihankadulle. Ohitan VR:n puutalot kadunpätkää (Murtokatu) myöten, jolle ei ole kartalla lainkaan määritelty pyöräilyä, ei edes yhteyttä ajoradalla. Tästä seuraa poukkoilua: Ratapihankadun pyörätielle siirtyminen vaatii ”yksilöllisiä ratkaisuja”, sinne ei pääse luontevasti vaan ajorata on jostain kohtaa ylitettävä viistosti. Pyörätie on muutenkin ongelmallinen: vaikka se on uusi, sen toteutuksessa ei ole otettu huomioon pyöräilijöiden toivetta tasaisesta pinnasta. Pyörätietä risteävät sisäänajot hotelleille ja parkkihalliin on ladottu mukulakivistä, joita haluan karttaa. Siksi ajan Ratapihankadulla mieluummin ajoradalla. Pyörätien pinta on heikosti hoidettu. Talvella tielle on kasattu niin paljon lunta, että jalankulkija, jonka ohitan keksii huutaa minulle: ”Siinä on hyvä penkka, mee siitä vaan!” Maaliskuun puolivälissä, kun sepele on muilta keskustan kevyen liikenteen väyliltä harjattu alustavasti pois, on Ratapihankadun pyörätie edelleen sepelin peitossa.



15 Sepeliaavikkoa kevyen liikenteen väylällä. Ratapihankatu 9. maaliskuuta 2015

Vaikka kävely- ja pyörätie on Ratapihankadulla merkitty siten että jalan kuljetaan lähempänä rakennuksia ja pyörillä autotien puoleista laitaa, on väylä käytännössä koko leveydeltään asemalta nousevien jalankulkijoiden käytössä. Ratapihankatua yliopiston suuntaan ajaessani on pyörätie

kadun vasemmalla eli väärällä puolella. Siellä ajaminen tuntuu hölmöltä. On ääliömäistä, että pyörällä pitää ajaa milloin oikealla, milloin vasemmalla muuhun liikenteeseen nähden. Liikenteen hahmottaminen kokonaisuutena on helpompaa, kun noudattaa auton ratissa ja pyörällä edes josain määrin samoja suunnan periaatteita, kuten oikeanpuoleista liikennettä.

Jäljellä on enää käänös Åkerlundinkadulle ja siitä Pinninkadulle. Pinninkadulla on fyysisesti harvinaisen mukavat olosuhteet kaikille liikkujille, kadulla riittää leveyttä ja autojen nopeudet ovat alhaisia. Olosuhteiden optimaalisuudesta huolimatta siellä vallitsee kaaos, joka liittyyne kaupunkin yleiseen liikennekulttuuriin. Erikseen leveään kävelyalueeseen merkityllä pyörätiellä kulkevat pyöräilijöiden lisäksi kaikki muutkin. Autoilijoilla on tapana pysäköidä pyörätielle vaikka alueella sijaitsee useita parkkitaloja. Katualue on kokonaisuudessaan niin leveä, että se tarjoaisi mahdollisuuksia myös kekseliäämmälle pysäköinnille, mutta pyörätien käyttäminen tähän tarkoitukseen on vakiintunut tavaksi. Syntyy vaikutelma, että pyörätie on vähäarvoista joutomaata ja vaikutelmaa vahvistaa keväinen sepelin kasoiksi kerääminen nimenomaan pyörätielle (kuva 24). Pyörätien käyttämisen kaikkeen muuhun kuin pyöräilyyn voisi tulkita asennoitumiseksi elämään sellaisten suuntautumisien kautta, joiden kohteena ei ole pyöräily. Kun pyöräily jää katvealueelle, ei tule ajatelleeksi mitään ongelmaa kävelyssä tai pysäköinnissä pyörätiellä. "The objects that we direct our attention toward reveal the direction we have taken in life. Other objects, and indeed spaces, are relegated to the background; they are only ever co-perceived" (Ahmed 2006, 32).



16 Pyörä- ja kävelyteiden vaihtoehtoista käyttöä. Åkerlundinkatu 28. tammikuuta 2015

2.9 Katupölyä ja kuraa

Keväällä 2015 lumi on sulanut kaduilta jo helmikuun lopulla. Jäljelle jää paksu kerros sepeliä. Ajoratoja ei ole hiekoitettu, joten sepeli peittää vain jalkakäytävät ja kevyen liikenteen väylät. Tampereen kaupunki aloittaa sepelin keräämisen keskustan kevyen liikenteen väyliltä viikolla 11. Työn jälki vahvistaa toiseuden tuntua kaupungissa sekä pyörällä että jalan liikkuesssa. Työ on huolimaton, siihen ei panosteta. Syntyy vaikutelma, että sitä tehdään vain näennäisesti, täytetään minimivaatimus, esitetään katujen kunnossapitoa.

Sepelin kerääminen kaduilta harja-autojen harjan leveydeltä jättää kaduille vielä monien millien kerroksen ohutjakoista pölyävää ainesta. Harjan ulottumattomiin jää sepelikaistaleita, joihin tuuli tarttuu niiden kuivettua. Kuivalla ilmalla ilmassa leijuva pöly kirvelee silmiä ja narskuu jopa hampaissa. Joskus yritän ehtiä jonkin auton edelle etten joutuisi pyöräilemään sen perässä pölypilvessä. Tai leyhyttelen kädelläni ilmaa puhtaaksi kasvojeni edestä, tai odottelen pölyvanan laskeutumista, tai suunnittelen reittiä, jolla luulen olevan vähemmän pölyä. Kuivalla kelillä ilma on harmaata pölystä kaikkialla, missä autojen pyörät nostattavat ohutta pölyä ilmaan. Vain sateisina päivinä on raikasta.



17 Katupölyä. Pispalan valtatie 16. maaliskuuta 2015

Samalla kun sateessa saa joissain paikoin nauttia ihanan raikkaasta ilmasta, saa varoa kuraa roiskivia autoja Puutarhakadun reitin niillä osuuksilla, missä lumisena kautena vaarana oli ajoradalle horjautuminen kevyen liikenteen väylälle kasaantuneen sohjon takia. Pirkankadun ja Pispalan valtatie pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden jakama väylä on juuri sellainen paikka, jossa autoja ei pää-

se pakoon – niiden ilmavirta tunkee iholle. Melu on sietämätöntä, pakokaasut lemuavat ja talojen seinät tulevat vastaan, kun sekä jalankulkijat että pyöräilijät kaikkoavat mahdollisimman kauas kuraa roiskivista pyöristä. Tällainen pois-alta-kaikkoaminen on yksi pyöräilijän poukkoiluun johtavista syistä. Pyöräilijä yrittää vältellä pölypilveä tai kuraa ja niin tehdessään hän tekee muiden silmissä ennalta-arvaamattomia liikkeitä, jotka saattavat näyttää huonoilta, epäviisailta ratkaisuilta. Välttely on inhimillistä, tai eläimellistä, ja liikenteen suunnittelussa sen huomioon ottaminen voisi edistää sujuvampaa ja ennakoitavampaa viestintää eri tavoin liikkuvien subjektien välillä.



18 Kertaalleen putsatulle kevyen liikenteen väylälle jää pyörien jäljet pölykerrokseen. Pispalan valtatie 16. maaliskuuta 2015

Vuodenvaihde 2014-2015

Sääolot ovat vaihdelleet joulukuun paristakymmenestä pakkasasteesta plus viiteen. Jännitin paukkupakkasia: jäätyvätkö varpaat pyöräillessä, entä nenä ja naaman iho? Puin isot huopavuoriset saappaat ja pitkän kelsiturkin. Vain naama jäätyni ja muuten tuli kauhea hiki ajaessani Pispalasta keskustan läpi Tammelaan noin viiden kilometrin matkan. Itään päin on alkumatkasta ylämäkeä eikä paksuissa tammineissa ehtinyt palella. Toista oli paluumatkalla, kun reitti Tammelasta viettää alamäkeen ensimmäisen kilometrin Rongankadulle saakka. Varpaat eivät lämmenneetkään siinä kyydissä. Mutta menomatalla tuli niin kuuma, että saavuttuani ystäväni syntymäpäiville en tuntiin saattanut vaihtaa juhlavaatteita ylleni kun vaan jatkoin hikoilemista. Seisokselin siellä alusvaatekerrastossani ja olin kiitollinen siitä ettei sellaista katsota pahalla meidän piireissä. Julkisissa tiloissa on vähän toinen juttu: itsestä ei tuntuisi hyvältä hillua yliopistolla alusvaatteisillaan. (Tutkimuspäiväkirja 01/2015.)

2.10 Pyöräilyn materiaalisuudesta: hikisiä vaatteita

Arkipyöräilyn epämukavuudessa on kaksi päätasoa. Niissä on kysymys keskenään erilaisista ympäristösuhteista. Yhtäältä autojen roiskima kura ja niiden nostattama katupöly, pakokaasujen hengittäminen ja melusta kärsiminen kuuluvat pikemminkin toiseuden teemaan. Ulkona liikkumiseen luonnollisesti liittyvä sään armoilla oleminen on olennainen osa pyöräilyä. Sään havainnointi ja sateessa pyöräily on osa kokonaisvaltaista ruumiillista kokemusta, se muuttuu toiseuden kokemukseksi vasta rakennettujen fyysisten olosuhteiden kautta. Molemmilla on ruumiillisesti koettava vaikutuksia ja seurauksia pyöräilijän toimintaan, siksi niiden välille ei välttämättä huomaa tehdä eroa. Vaikutukset ovat kuitenkin varsin merkittäviä. Ruumiillisesti koettava arkimatka liittyy peräti siihen, millainen olemuksellinen ero auton ja pyörän käyttäjän välillä vallitsee. Ruumiillisessa mielessä autolla matkustetaan, kun taas pyörällä liikutaan. Pyöräilijälle tulee lämmin, kun matka on tarpeeksi pitkä ja siihen sisältyy jokin ylämäki tai vastatuulta, liikkeessä tulee hiki.

Puutarhakadun reitillä yliopiston suuntaan hiki tulee varsinaisesti vasta neljän ja puolen kilometrin tienoilla, suunnilleen Rongan tunnelin jälkeisessä ylämäessä. Jos matkani päättyisi ennen tuota ylämäkirutistusta, säästyisin välttämättömyydeltä vaihtaa vaatteet. Saavun yliopistolle puolituntisen pyöräilyn jälkeen aina aluspaita läpimärkänä. Ensimmäiseksi suunnistan johonkin tilavaan vessaan, yleensä se on invavessa, mihin mahdun levittämään vaatekassini ja ripustamaan loput kampeet siksi aikaa kun huuhtelen ylävartaloani käsienpesualtaan yllä. Talvella vaatteiden vaihtamisesta jää yli kassillinen toppahousuja, kintaita, pipoja, huiveja ja muuta lämmikettä, joka hetkeksi valtaa vessan tilat, ja sullotaan sitten kassiin. Loppupäivän vaatteet kulkevat mukana elleivät unohdu johonkin, mihin pysähdyn. Miten mielelläni jättäisin toppahousut pukuhuoneeseen! Varsinkaan sadesäällä ei märkien housujen ja takin pakkaamisessa kasaan ole järkeä: ne tarvitaan kuivina päälle päivän päätteeksi.

Säänmukaisten vaatteiden ja vaihtovaatteiden kuljettamisesta seuraa vähintään kassillinen päänsäivä. Yliopistolla on hikoilevan liikkujan näkökulmasta ihmeellisen vähän naulakoita kirjastoissa ja luentosaleissa. Olin ennenkin kummastellut millainen ihmiskäsitys tavallisten julkisten tilojen suunnittelijoilla on, mutta viimeistään pyöräilijänä, hikoilevana ruumiina, olen joutunut yliopistolla ruumiineni hämmennyksen valtaan. Tuntuu oudolta ja nololta saapua luen nolle tai seminaariin käsivarret täynnä hiestä ja sateesta märkiä vaatteita, joille ei ole osoitettu soveliaa paikkaa, mihin ne voisi ripustaa kuivumaan. Tarvitsisin useamman henkarin vaatteilleni, saadakseni ne kuivatettua siihen mennessä, kun ne pitää pukea ylleen kotimatalle. Levitän vaatteet kuivumaan tuolien selkänojille. Vaatteet ovat arvokkaat enkä siksi halua jättää niitä käytävän naulakkoon.

Hikisenä kassieni kanssa säheltäessäni olen joitakin kertoja tavannut siivoojan, joka on ihmetelty, miksen käytä pukuhuoneita, jotka ovat vajaakäytöllä. Pukuhuone kuulostaa hyvältä. Siellä olisi

lukolliset kaapit, joihin saisi ripustaa vaatteet kuivumaan. Tilaan tarvitaan kuitenkin erillinen lupa, avainkortti. Aprikoimme yhdessä, kuka tietäisi, miten kortin voi saada. Käyn kysymässä asiaa vahtimestareilta. Heillä ei ole aavistuskaan. Tivaan heiltä arviota siitä, kenen puoleen voisin kääntyä. He neuvovat minut lopulta tilapalveluun.

Löydän yliopiston ympäristökoordinaattorin, jolta kysyn saisinko käyttää pukuhuonetiloja. Se ei onnistu yhdenmukaisuusperiaatteen takia. Jos olisi muitakin, jotka haluaisivat käyttää tiloja, ne eivät ehkä riittäisi kaikille. Aihe on tiedossa, opiskelijajärjestö on nostanut sitä esille ja ratkaisua mietitään. Samalla, kun ratkaisua mietitään ehtii kulua kokonainen lukuvuosi pukutilojen vajaa-käytöllä eikä sinne silti saa mennä. Ennen minua asiaa oli edellisten kuukausien aikana käynyt kysymässä tarkalleen yksi toinen opiskelija. Ei tiedetä, kuinka suuri tarve tiloille olisi. Ympäristökoordinaattorin arvio pyöräilevien opiskelijoiden määrästä perustui siihen, että hän näkee yliopiston alueella paljon pysäköityjä pyöriä. Itse puolestani arvelen, että valtaosa pyöräilijöistä tulee yliopistolle lähietäisyydeltä eikä ehkä kaipaa pukutiloja.

Ehdotan, että tila annettaisiin käyttöön niille, jotka tällä hetkellä kokevat niitä tarvitsevänsä. Sitten nähtäisiin, millainen kysyntä tilalle on. Voitaisiin käynnistää kokeilu, joka ei edellyttäisi yhdenvertaisuuden toteutumista vaan kokeilu voitaisiin määritellä nimenomaan pukutilojen tarpeen kar-toittamisen aloitteeksi tai muuta vastaavaa. Kuitenkaan edes kokeilua ei voida käynnistää ennen kuin asianmukainen taho on esittänyt työryhmän perustamista, joka ottaisi asian mietittäväkseen. Tällainen työryhmä onkin ollut kokeiluasteella olemassa ja sen vakiinnuttamisesta on kiinni, voi-daanko asian kehittelyä viedä eteenpäin rehtorille.

Vaikka ympäristökoordinaattori on täysin rauhallinen ja neutraali, minua alkaa keskustellessam-me hermostuttaa. Jokin koordinaattorin argumentoinnissa ja asian toivottomassa jäykkyydessä ja hitaudessa ja käytännöllisen näkemyksen puutteessa kielii haluttomuudesta tarttua siihen, kokeil-la ja uskaltaa tehdä jotain. Samalla kun aihe on totaalisen banaali, keskustelumme luonne nostat-taa minussa kuohuvia tunteita. Se osuu jollain tavalla toiseuteen, kysymys on siitä, kuka saa mää-ritellä, mikä on tärkeää ja mitä tehdään. Kun jatkan ehdotuksieni tarjoilua, ympäristökoordinaat-tori tokaisee jo ettei aihe, liikkuvien yliopistolaisten märkien työmatkavaatteiden kuivattaminen, itse asiassa edes ole yliopiston päätarkoitus. Aivan, eipä tietenkään, entä sitten kahvinjuominen ja kaikki muu vastaava naurettavan arkipäiväinen toiminta! Me olemme ruumiillisia ihmisiä, ja siitä seuraa joitakin tarpeita, jotka ovat eri ihmisillä erilaisia. Toiset asiat ovat yleisiä, toiset marginaali-sempia. Mutta enemmistön kiinnostuksen puuttuminen ei tarkoita, etteikö asia voisi liittyä olen-naisesti siihen, miten me toteutamme yliopiston päätarkoitusta.

(Luku 2.10 on kirjoitettu tutkimuspäiväkirjaan 03/2015. Pohdintaa vaikeudesta merkitä sen ole-mus typografisesti luvussa 4.2.)

Vielä pari päivää sitten oli pakkasta. Pyörätien pinta oli tamppautunut tasaiseksi eikä ajaminen ollut raskasta. Ainoa harmi oli pintaan ripoteltu sepeli. Hiekoitusta ei olisi tarvittu lainkaan, sillä lumi ei ollut liukasta. Sepelin vahtiminen pyörän satulasta on rasittavaa, silmä yrittää havaita pahimman näköiset kuminpuhkojat ja vahtiminen estää ajatuksia liittämästä omiin korkeuksiinsa. Pyörä kuitenkin etenee ja minä sen selässä päivittäin kirjastoon ja takaisin. Toista on tänään kun ollaan juuri ja juuri plussan puolella. Eilisen satoi rântää ja pyörätiet ovat parisenttisen sohjokerroksen peitossa.

Juuri auton ostanut kaverini kehui teiden olevan hyvässä ajokunnossa ja lähdin siitä innoissani liikkeelle. Jo alkumatkasta liukastelin ja jouduin taluttamaan pyörää syvimmissä sohjokohdissa. Tien pinta näytti ihan hyvältä, siinä oli tuore hiekoitus. Mutta lumi oli sulanut viimeisimmän aurauksen jälkeen ja muuttunut upottavaksi. Upottavuutta ei erotanut vielä ikkunasta, tunsin sen vasta pyöräillessäni. Juuri kun ajattelin ettei hiekoitus hyödytä mitään, ennemmin pitäisi aurata sohjokerros pois, vastaan ajoi hiekoitustraktori, joka jatkoi jo hiekoitetun Pispalan valtatie uudelleenhiekoittamista. Olisin halunnut huutanut kuljettajalle auraustoiveeni penkassa seistessäni, mutta emmehän me olleet samassa maailmassa: en tavoittanut traktorinkuljettajan katsetta eikä hän olisi kuullut minua koppiinsa. (Tutkimuspäiväkirja 01/2015.)

Kysymyksessä on sama tilanne, kuin millä aloitin tämän tutkielman: kadulla liikkujat punnitsevat ratkaisujaan omissa oloissaan kuitenkin kaikille yhteisesti vallitsevissa olosuhteissa. Toisilla on vain enemmän ”yksilöllisiä valinnanmahdollisuuksia” kuin toisilla. Toiset voivat valita kulkuneuvonsa useampien vaihtoehtojen joukosta kuin toiset, toiset voivat itse päättää jättävätkö menemättä jonnekin jonain päivänä ja niin edelleen. Ratkaisuilla on kauaskantoisia yhteiskunnallisia seurauksia. Kuten Doreen Masseykin huomauttaa:

[...] every time someone uses a car, and thereby increases their personal mobility, they reduce both the social rationale and the financial viability of the public transport system – and thereby also potentially reduce the mobility of those who rely on that system. (1993, 62-63)



19 Pyörätie Ratapihankadun vasemmassa laidassa: sepeliä ja mukulakivetystä. Vieressä paljasta asfalttia. 17. maaliskuuta 2015

2.11 ”Missä mun paikka on?”

Muistelen pyöräilyä kotoani yliopistolle joulukuisena aamuna:

Lämpötila on asteen verran plussan puolella. Kadut ovat kuitenkin vain osittain sulia, sillä öisin on pakkasta ja pari päivää aiemmin on satanut lunta, joka on paikoitellen jäätynyt pyörä- ja kävelyteille. Vaikka talvi on vasta tulossa, kadut ovat kahden lumisateen jäljiltä terävällä sepelillä peitetyt melkein laidasta laitaan. Erilaisten sääolosuhteiden ja hiekotustilanteiden vallitessa en aja ennakoitavan suoraviivaisesti vaan pyöräilyäni määrittelevät myös jää, soravanat, lumikasat ja vesilätäköt. Erilaiset liikkuvat subjektit joutuvat neuvottelemaan yhteisen julkisen tilan jakamisesta tilanteessa, jossa se määrittyy monien tekijöiden yhteisvaikutuksesta. Ihminen tulkitsee sekä asiantilaa että toisten toimintaa aiempien kokemusten pohjalta. Liikenteessä tulkinnat on tehtävä nopeasti ja harvemmin tulkintojen seurauksia tai niihin vaikuttavia tekijöitä pohditaan myöhemmin.

Reittini kulkee melkein koko matkan pituudelta ajoradan varressa, se poikkeaa sen viertä vain Tammerkosken ja rautatien kohdalla. Rinnakkaisuus ajoradan kanssa on oleellista toiseuden tematiikan kannalta. Auto- ja pyörätien erot tekevät toiseutta ja eriarvoisuutta näkyväksi esimerkiksi pinnan, tilan (laajuus) ja reitin sujuvuuden suhteen. Jos ajattelen pintaa ja sen vaikutusta tämän aamuiseen pyöräilyyni tajuan jälkikäteen kirjastossa sitä miettiessäni, että mieluiten olisin ajanut koko matkan ajoradalla, koska se oli täysin sula ja vailla sepelipeitettä. Pyöräilyreitti oli kauttaaltaan epätasalaatuinen. Pyrin hakeutumaan laidoilta, joilla ei ollut sepeliä. Sepelitön laita ei aina ollut oikea, joten sain väistellä vastaan tulijoita yli sepelikenttien ja jäävannojen. Huomasin jalankulkijoiden tekemän omia ratkaisujaan: välttelevän liukkaita kohtia ja etsivän ensisijaisesti pitoa kengän alle. Paras pito saattoi löytyä mistä kohdasta katua hyvänsä, jaetuilla väylillä ei voinut mikään pysyvä logiikka ja järjestys vaan itse kukin koetti tehdä itselleen hyviä valintoja ja vasta sitten katsottiin missä muut menivät. Toisaalta oli niitäkin, jotka näyttivät yrittävän pitää kiinni neutraalien olosuhteiden säännöistä. He pyöräilivät vain oikeaa laitaa eivätkä ottaneet huomioon toisten luovaa luovimista ja nämä keskenään ristiriitaiset käytännöt aiheuttivat otsien rypistymistä ja kireitä kiskaisuja joissain ohjaustangoissa. (Tutkimuspäiväkirja 12/2014.)

Sohjossa pyöräileminen on ollut kiinnostava kokemus, mutta siitä pitäisi seurata jotain muuta kuin alistuminen siihen asiointilaan, että kevyen liikenteen väylien kunnossapitoa laiminlyödään edesvastuuttomuuteen asti. Alan suuttua. Jos minun täytyy pitää bussin alle horjahtamista realistisena vaarana, alkaa kokemus toiseudesta pyöräillessä kasvaa liian suuriin mittasuhteisiin. Tässä on juuri sellainen konkreettinen kohta ja tilanne, jota tarkoitan, kun tavoittelen tämän tutkielman kautta pyöräilevän subjektin toiminnan mahdollisuuksia. Millaiset mahdollisuudet meillä on vaikuttaa yhteiseen julkiseen katutilaamme ja liikkumiseemme siellä? Pyöräillessäni arkireittiäni tammikuussa 2015 mahdollisuudet näyttäivät tältä:

- (a) Palautteen antaminen kaupungin kunnossapitoyksikölle
- (b) Palautteen vaikutusta odotellessa paikoin hengenvaarallisen pyöräilyn jatkaminen
- (c) Siirtyminen kevyen liikenteen väylältä autotielle
- (d) Bussilipun ostaminen ja pyörän kotiin jättäminen
- (e) Yksityisautoilijaksi ryhtyminen
- (f) Jotain muuta? Ks. Poukkoileva toiminta

Toimenpiteen vaikutuksen on oltava välitön: liikkumaan on päästävä tänään. Jos (a) kaupungille sähköpostitse lähetetty palaute ei tuota tulosta heti, poistuu palautteen lähettäminen vakavasti otettavien toiminta- ja vaikuttamismahdollisuuksien listalta. Tiedän monen pyöräilijän antavan palautetta säännöllisesti, palautteiden tuloksettomuudesta tai toimenpiteiden viiveistä keskustellaan sosiaalisen median foorumeilla. (b) En jaksa jatkaa hidasta, vaivalloista ja vaarallista pyöräilyä: siitä ei ole sitä iloa ja hyötyä, mitä pyöräilystä paremmissa olosuhteissa on. Ärtymys, joka on vallannut mieleni pilaa liikkumisen nautinnon.

Ainoa tapa, jolla voin yrittää muuttaa tilannetta parempaan suuntaan on (c) poikkeaminen Pispalan valtatiebussikaistalle. Kokeilen sitä molempiin suuntiin reitilläni ja luovutan yhden kokeilun jälkeen. On liian kuumottavaa ajaa tööttäilevien bussien edessä. Tien pinta on kyllä paljas ja pitävä, pyörä rullaa eteenpäin melkein kuin kesällä, mutta liikennekulttuurissamme vallitsee selvästi aistittava vihamielisyys tai kärsimättömyys autojen joukkoon liittyvää pyöräilijää kohtaan. Tämä aiheuttaa epämiellyttävän uhan tunteen. En uskalla pyöräillä Tampereella nykyolosuhteissa Pispalan valtatieajoradalla vaikka kevyen liikenteen väylä on kelpottomassa kunnossa. Kunto ei nimittäin näy päällepäin ja autoilija, joka ei ole pyöräillyt sohjossa ei todennäköisesti tiedä, kuinka vaivalloista ja vaarallista se voi olla. Autoilijan voi olla mahdotonta ymmärtää miksi pyöräilijä ajaa ajoradalla, vaikka vieressä menee kevyen liikenteen väylä. Se herättää autoilijassa kiivaita tunteita pyöräilijää kohtaan ja moni autoilija hakee tunteillaan jonkin ilmenemismuodon. Se voi olla kovaaäänistä kaasuttelua tai vaarallisen lähellä ajamista ja eteen kiilaamista.



20 Kesäisestä leveydestä lumivallilla puoleen kavennettu kevyen liikenteen väylä. Pirkankatu 28. tammikuuta 2015



21 Lumi aurataan pois ajoradoilta, jolloin se saa kasaantua valleiksi muualle. Vesilinnankatu – Pirkankatu 28. tammikuuta 2015

2.12 Kosketuksia pintaan: lumipenkkoja & sepeliä

Mikä estää auraamasta sohjoa pois kevyen liikenteen väyliltä? Pohjimmiltaan arvot, arvojärjestykset, ei raha, vaikka asiasta päättävät niin väittäisivät. Kaikkiin autoliikenteeseen tehtyihin investointeihin suhteutettuna ei voida vakavissaan väittää, että olisi liian kallista pitää kevyen liikenteen väylät turvallisessa pyöräilykunnossa talvisin (Metsäpuro 2014, 134). Ne, joilla on valta päättää asiasta, eivät pidä kunnossapitoa tärkeänä. Mikseivät oikeastaan? Voin yrittää ymmärtää tätä kaduilla elettyjen tapausten kautta:

Tammikuun viimeisellä viikolla pyörätien kunto reittini alkuosuudella heikkenee heikkenemistään. Lunta ei ole aurattu Pispalan valtatie kevyen liikenteen väylältä pintaa myöten vaan väylälle on annettu kertyä paksuneva lumikerros. Lämpötilan käydessä välillä plussan puolella lumi sulaa sohjoksi, joka kasvattaa massaansa kahdesta suunnasta, alhaalta ja ylhäältä päin, kun päivittäin satelee lunta, jonka annetaan jäädä kevyen liikenteen väylälle. Joinakin päivinä sataa vettä ja kaduilla on silloin edustettuina kaikki veden olomuodot nestemäisestä eri asteisen kiinteisiin. Pirkankadun kevyen liikenteen väylää on käytetty lumen keräämispaikkana: väylästä on aurattu vain autotien puolinen osa ja lumi on kasattu ”Kilometritalon” pituudelta talon puolisolalle osalle väylää. Tammikuun loppuun mennessä lumipenkka on vallannut kevyen liikenteen väylän leveydestä yli puolet ja jäljelle jäänyt puoli on sohjon peitossa. Väylän leveys riittää enää vain yhden-suuntaiseen liikkumiseen. Kun jalankulkija ja pyöräilijä kohtaavat on toisen väistettävä lumipenkkaan. Sohjossa pyöräileminen ei ole juuri kävelyä nopeampaa. Pyörä kiemurtelee ja nuljuu, ohjaustangon puristaminen tuntuu niskassa ja takaraivossa asti. Välillä pitää laskea toinen jalka polkimelta sohjon sekaan ja hakea tasapainoa. Kaatumiselle ei ole tilaa, sillä väylälle ei ole jätetty virhemarginaalia. Pyörän hallinnan menettäminen voisi olla kohtalokasta, sillä ihan vieressä ajavat ohi bussit yli viittäkymppiä. (Tutkimuspäiväkirja 01/2015.)

Sepelin peittämä katu liittyy siihen, ettemme ajattele mitä teemme. Emme usein edes tiedä mitä teemme tai varsinkaan emme ajattele, mitä tekemisistämme seuraa. Sepeli väärässä paikassa, väärään aikaan synnyttää tunteen ettei tekemisissämme ole mieltä. Sama tilanne toistuu vuodesta toiseen. Joka syksy ensilumen päälle ajetaan ensimmäinen erä sepeliä kevyen liikenteen väylille. Kerrosta lisätään talven ajan. Vaikka lumi sulisi pois tammikuussa, kerätään sepelit pois vasta muutamien kuukauden päästä. Sepeliä on paikoitellen paksuja mattoja, niihin jopa liukastuu ja ne puhkovat polkupyörien kumeja. Keväällä sepelistä alkaa nousta pölyä ja huhtikuussa annetaan varoituksia katupölyn vaarallisista määristä kaupungin ilmassa. Ilma on silmin nähden harmaata ja pöly kurittaa hengityselimiä. Liikkuminen keskustassa on piinaa ja monet heistä, jotka haluaisivat liikkua jalan tai pyörällä keväisessä kaupungissa, joutuvat vastoin tahtoaan menemään bussilla ja autolla.

Sepeli kadulla asettuu edustamaan minulle yhtä yhteisestä maailmastamme vieraannuttavaa välinettä. Turhuuden tunne, joka sepelikäytännöistä syntyy, aiheuttaa edelleen tunnetta, että ihmisellä ei ole arvoa tai sijaa kaupungissa, että kaupunkia tehdään sepelillä ja muilla vieraannuttavilla käytännöillä ihmiselle vihamieliseksi paikaksi. Sepeli loukkaa minua samalla tavalla kuin bussi-matkan puolituntinen kesto keskustan läpi samalla kuin henkilöauto hurauttaa saman matkan kymmenessä minuutissa.

2.13 Suojateitä & alikulkutunneleita

Teknologioiden kyllästävä kaupunkiympäristö puhuttelee ensisijaisesti tiettyjä aisteja (näköaistia). Ihmisten erot (tunto- ja kuuloihmiset, erilaiset temperamentit) asettuvat epätasa-arvoiseen suhteeseen. Toisille sopeutuminen nykyiseen teknologiaympäristöön sujuu helpommin. Kaupunki-infrastruktura ja arkkitehtuuri kietoutuvat yhteen teknologiaympäristön kanssa. Yksilön, pyöräilevän eli liikkuvan ihmisen, tulisi liikkua tiettyjä rajattuja tapoja noudattaen eikä yrittää itse miettiä mitään muuta. Massey kirjoittaa tilan materiaalisuudesta pyörätuolilla liikkuvan vanhuksen näkökulmasta. Keittiön ikkunasta kadulle tulivat tuoksut kertovat sijainnin tarkemmin kuin heikentynyt näkö. Kadun pintarakenne värähtelee ruumiiseen saakka. "Spatialities are constructed as well as by sound, touch, and smell – by senses other than vision alone." (Massey 2001, 463).

Mitä tästä seuraa? Osa ihmisistä ei välitä, osa ahdistuu (alkaa tehdä jotain muuta tai vetäytyä) ja sitten ovat taiteilijat (ks. Arendt 2002; McLuhan 1968). Taiteen tehtävä onkin ihmetellä asioiden, laitteiden ja alikulkutunnelien tarkoitusta ja luonnetta; tutkia niiden materiaalisuutta ja käyttää niitä toisella tavoin kuin mikä niiden käyttötarkoitus on olevinaan. Pelkästään pyöräilymatkassa kaupungin läpi riittää ihmettelemistä. Mitä oikeastaan teen, kun ajan kovalla paineella kotoa suoraan yliopistolle. Vaikka matkalla tulee jano, en pysähdy juomaan (eihän tämä niin pitkä matka ole ettenkö jaksaisi perille asti juomatta). Miksen voi juoda kesken matkan? Käsittämätön paine suorittaa työmatka muodossa, joka tulee jostain ulkoapäin ja jonka hyväksyn pyöräilemällä tietyllä tavalla. Yritän kaikin voimin katsoa pois päin ruumiini tuntemuksista ja tarpeista. Vaikka tärkeintä olisi juuri olla valppaana sille, mitä on, mitä pystyn havaitsemaan. Sen sijaan kiinnitän huomioni toisarvoisiin sivuseikkoihin, jotka olen oppinut kohottamaan arvoasteikossa ylös. Katuratkaisut uskottelevat minulle ettei esimerkiksi sovi unelmoida osuudesta ajoradalla.

"Silti kaikki toimii hämmästyttävän hyvin." Huomauttaa toveri lukupiirissä. Toimiiko, sujuuko? Ehkäpä, näennäisesti. Rakennamme ja lujitamme jatkuvasti näkymättömiä normalisointiprosesseja, jotka verkkomaisesti yrittävät ottaa haltuunsa koko porukan. Oikeasti se ei kuitenkaan onnistu. Normaaliudessa on sen rituaalinomaisista vahvuuksista huolimatta jotain ihmisluonnolle vastahankaista. Aina on niitä, jotka eivät mahdu mukaan kuvaan, syrjäytettyjä, jotka tasapainottelevat läpi elämänsä kahnauksissa ympäristön kanssa. Maksamme toimivuuden illuusiosta kovaa hintaa. Kuinka monin tavoin olemmekaan ruvenneet oireilemaan ja ennen kaikkea: sopeuttamaan oireet normaaliin kuvioon. On luonnollista käydä psykoterapiassa, suositeltavaa syödä lääkkeitä. Yhä useammat hakevat taukoa pahanolon kierteestä meditatiivista itämaisiin lajeihin perustuvista länsimaistetuista hyvinvoinnin lajeista. Itsekin käyn kundaliinjoojassa, jonka mantroista ja lauluista en ymmärrä mitään. Toivon silti melkein epätoivoisesti oppivani joogatuntien avulla tulemaan toimeen kaoottisen ylitsevuotavan stressintäytteen pääkoppani ja jännitteitä keräävän ruumiini kanssa.



22 "Luonnonelementiksi" vakiintunutta katupölyn lähdeä tien pintaan pakkautuneena. Pispalan valtatie 16. maaliskuuta



23 Pispalan valtatie 16. maaliskuuta

3. *Julkisessa kaupunkitilassa pyöräily*

Miten kadun materiaalisuus, pinta, muoto ja tilallisuus muokkaavat ja ohjaavat meitä käyttämään katua? Liikenne ja liikkuminen tulevat mediumtutkimuksen piiriin, kun etsin niihin liittyviä tähän saakka piiloon jääneitä merkityksiä. Tim Cresswell peräänkuuluttaa tietoisuutta liikkuvuuteen liittyvistä ideologista taustaoletuksista. Pidetään itsestään selvänä, että liikkuvuudella on merkityksiä, mutta ei huomata, miten itse ollaan mukana tuottamassa niitä (Cresswell 2006, 55).

3.1 Liikettä mediumien maailmassa

Tässä tutkielmassa käsittelen mediaa mcluhanlaisena mediumina *väline on viesti* –ajatusta mukailen. Mediumin vaikeus on siinä, että se voi kattaa hyvin erilaisia asioita: kaupunkiympäristön, sepelin kadun pinnalla, pyöräilijän tai pyöräilyn kulttuurisena käytäntönä. Tässä tutkielmassa medium ei ole kuitenkaan mediatutkimuksessa yleisimmin käytetty media viestintävempeleenä tai sen oletettuna sisältönä. Tässä kaupunki- ja katutila on medium, polkupyöräily ja polkupyörä on medium. Käsitän mediumin siis erittäin laajasti, mutta samalla rajaan tarkastelun ulkopuolelle teknologiset laitteet. Tämän tutkielman yhteydessä on tarkoituksenmukaista peräti luopua mediasta sanana ja käyttää sen sijaan mediumia. Koska Janne Seppänen ja Esa Väliaverronen (2013, 23) määrittelevät median nimenomaan teknologian avulla tapahtuvaksi viestinnäksi, olisi harhaanjohtavaa puhua tässä tutkielmassa kaupungista, liikenteestä ja pyöräilystä medianä ja tarkoittaa sillä jotain muuta, kuin mitä lukija todennäköisesti ajattelee vallitsevan mediakäsityksen valossa.

Mediatutkija Joshua Meyrowitzin (1999) vertauskuvajaottelun mukaan tämän tutkielman mediakäsitys juontuu mediumin käsittämisestä sekä kielenä että ympäristönä. Ajattelen ihmisten välisen maailman olevan mahdollinen vain erilaisten mediumien kautta, ei ole olemassa suoraa, välitöntä vuorovaikutusta ihmisten kesken ilman mitä moninaisimpia tiloja ja ympäristöjä, joissa niin viestintä kuin me itsekkin saamme muotomme, elämme ja liikumme. Tämän tutkimuksen ytimessä onkin tarve ja halu jäljittää kaupunkiympäristössä syntyvien kokemusten luonnetta, kieltä ja pyöräilyn kielioppia.

Kuten Meyrowitz (1999) puhuu median ominaispiirteistä, jotka [sisältöjen] tekijät ja tuottajat ottavat huomioon, ajattelen itsekkin, että eri ympäristöihin ja tilanteisiin sijoittuvilla liikkeillämme ja suhteillamme on piirteitä, joita voidaan yrittää ymmärtää kieliopin kaltaisesti. Tosin, kun kysymys on inhimillisestä ja subjektiivisesta elämästä kuten yksittäisen kaupunkipyöräilijän kokemuksista katutilassa, eivät noihin tilanteisiin liittyvät ominaispiirteet ole mitenkään itsestään selviä. Mutta juuri niistä tässä tutkielmassa on kysymys ja nimenomaan mediumtutkimuksen kontekstissa. Jos

väline ymmärretään viestiksi (McLuhan 1968), on ratkaisevan tärkeää tutkia, ei pelkästään välineen ominaisuuksia vaan ennen kaikkea sitä, miten se vaikuttaa.

Oma tutkielmani kiinnittyy myös saksalaiseen taiteen ja median tutkimukseen, jossa aparatus-ajatus muistuttaa McLuhanin väline on viesti –ajatusta. Mediateoreetikko Siegfried Zielinski totesi luennollaan (Nordes Summer School 2014) median käyttämisen vaikuttavan ajattelutapoihimme. Meidän täytyy reflektoida työkaluja eli välineitä tai mediuumeja, joita käytämme: “[using] media influences the way we think – we have to reflect the tools we are using”. Zielinski pitää mediaa viestinnän ytimenä siinä mielessä, että se on esimerkiksi ohjelmien ja intuition tai mielikuvituksen *välissä*. Tuo median eli pikemminkin mediumin alkuperäinen merkitys välitilana (interface – Schnittstelle) tai välissä olevana on juuri se, mikä ylipäättään mahdollistaa ihmisten kohtaamisen ja toiminnan: se yhdistää (communicare).

Zielinski puhuu apparatus heuristicsista, minkä käsitän tähtäävän juuri sellaiseen mediumien eli aparaattien tutkimukseen, jota tämä käsillä oleva tutkielma tekee. Välissä olevana medium on edellytys liikkeelle (ks. myös Välimäki 2006). Tuon liikkeen tutkiminen tarkoittaa tässä tutkielmas- sa kokonaisen ympäristön tutkimista. Kaupungin katutila määrittyy tässä yhteydessä mediumiksi, samoin kuin itse pyöräily määrittyy pyöräilevälle subjektille tämän kokemusten mediumiksi. Pyöräilijän kokemukset kaupunkitilasta syntyvät vain siellä pyöräilemällä, kävelemällä koen erilaisia kokemuksia. Tästä yksinkertaisesta huomiosta voimme päätellä ettei pyöräily voi olla vain liikettä paikasta toiseen vaan se on ennen kaikkea juuri paikkojen *välillä liikkumista* – liikettä välitilassa, mediumissa eli kaupungin kadulla.

Myös Irma Kaarina Halonen (2006) nostaa *välitystä* käsittelevässä artikkelissaan esille saksankielisen mediafilosofisen suuntauksen (esim. Krämer 1998) mediumin välissä olemisen merkityksen. Halonen ehdottaa välitystä metodologiseksi avaimeksi, jolla tarttua toiminnan teoriaan ja mediumiin.

Toiminnan teoria valottaa kulttuuria laaja-alaisesti toimintana ja käytäntönä - praksikseen ankkuroituvana välittyneisyytenä. Välityksen käsitteen tulkinta inhimillisen toiminnan näkökulmasta kiinnittää huomion toiminnan materiaalis-esineelliseen luonteeseen. (Halonen 2006, 221)

3.2 Katu julkisena tilana ja maailmana

Käsittelen kaupunkia tässä tutkielmassa tilana, joka kehittyy sosiaalisissa suhteissa (Massey 2001). Tutkielman katu on julkista tilaa, jota siellä liikkuvat subjektit tekevät olevaksi. Sitä ei siis ole olemassa sellaisenaan, abstraktiona, vaan sen olemus muodostuu aina uudestaan siellä tapahtuvassa vuorovaikutusten verkostossa.

The architecture of the city is also the frame of social relations through which we live our lives [...] The spaces of social relations are constructed, just as buildings are constructed; they can be adap-

ted, as buildings can be adapted; they are not material as buildings are material, but they can be as hard to walk through as a wall. (Massey 2001, 463–464)

Pyöräilevän subjektin näkökulmasta sama katu on ihan toinen paikka kuin esimerkiksi autolla liikkuvalla. Pyöräilijä liikkuu monin tavoin aistillisesti eri ympäristössä samaan aikaan kuin hänen rinnallaan ajava autoilija. Pyöräilijän ja autoilijan erottavat lämpötila, ilma, tuuli, hajut ja äänet. Pyöräilijä osallistuu näkyvästi omalla ruumiillaan tilan rakentumiseen. Autoilijasta näemme ennen kaikkea koneen, ihminen sen sisällä jää lasien heijastuksien taakse varjoon. Walter Benjamin ajatteli aistihavaintojen tehtävien ja laadun muuttuvan teknologioiden myötä (1936/1977, 14). Tätä voi soveltaa liikennetilanteeseen, jossa havainnot tehdään ikkunalasin läpi verrattuna siihen, miltä ympäristö tuntuu koko ruumiin pinnoilla, kaikkien aistien välittämänä.

Jan Gehl pohtii teoksessa *Life between buildings* (1987) rakennusten välistä julkista kaupunkitilaa eriasteisten kontaktien mahdollistajana. Mitä enemmän rakennusten välissä on elämää ja liikettä, sen paremmat edellytykset kaupunkitila tarjoaa ihmisten välisille kontakteille ja toiminnalle. Jo hetkellisestä ”matalan intensiteetin kontaktista” tuntemattomien ihmisten kesken voi syntyä vaikka mitä: ”It is a medium for the unpredictable, the spontaneous, the unplanned.” (Gehl 1987, 21). Gehlin mukaan ihmiset ovat viehättyneitä ja kiinnostuneita toisistaan ja meillä on taipumus inspiroitua nähdessämme toinen toisemme toiminnassa. Rakennuksiin ja elottomiin objekteihin verrattuna toisten ihmisten näkeminen kaupunkitilassa stimuloi meitä ylivertaisesti. Gehl viittaa tutkimuksiin lasten leikeistä. On huomattu lasten hakeutuvan muiden ihmisten luokse leikkimään, paikkoihin joissa todennäköisimmin tapahtuu jotain. Monesti näitä paikkoja ei ole varta vasten suunniteltu leikkimiseen. Suosittuja paikkoja ovat esimerkiksi talojen sisäänkäyntien läheisyys ja parkkipaikat, paikat joissa ihmisiä tulee ja menee (emt., 17–29.)

Ihmisten ylivertainen kiinnostus toisiaan kohtaan linkittyy edelleen Arendtin (2002, 201–202) ajatukseen ihmiselämän merkityksellisyyden kokemukseen. Voimme tavoittaa toisemme, ja lopulta itsemmekin, vain tulemalla nähdäksi ja kuulluksi. Toiminta tulee meille mahdolliseksi vasta, jos meitä yhdistää jokin. Tässä tutkielmassa ajattelen kaupunkia tilana, joka voi toimia meille toiminnan mahdollistavana mediumina. Kaupunki voi toimia Arendtin maailmana, jossa ihmisen luovuus ja toiminta pääsevät kukoistamaan.

3.3 Sosiaalista draamaa näyttäytymistilassa

Lewis Mumford oli ensimmäisiä kaupunkielämän erityispiirteitä pohtinut ajattelija. Tekstissään *What is a city?* vuodelta 1937 Mumford määrittelee kaupungin luonteen syntyvän arkea koskevista julkisesti säädellyistä pysyvistä rakenteista verrattain rajatulla alueella. Kaupunkielämälle eli myös ihmiselle ratkaisevan tärkeä fyysinen suoja ja kestävyys mahdollistaa Arendtiltakin (2002)

tutun ihmisten välisen maailman rakentamisen ja ylläpitämisen. Voi ajatella, että Arendtin maailmaa vastaa Mumfordin teorisoinnissa kulttuuriset prosessit tai jopa sosiaalisen toiminnan teatteri.

The city fosters art and is art; the city creates the theater and is the theater. It is in the city, the city as theater, that man's more purposive activities are focused, and work out, through conflicting and cooperating personalities, events, groups, into more significant culminations. (Mumford 1937, 93)



24 Sepeli kerätään katutilasta pyöräteille. Åkerlundinkatu 3. maaliskuuta 2015

Mumford painottaa ettei mikään muu tekijä tee ihmisen elämään kaupungissa tai maalla yhtä ratkaisevaa eroa kuin sosiaalinen draama, jolle on edellytykset, hyvät tai huonot, kaupungissa. Kaupunki näyttämönä, kaupunkisuunnittelun, taiteen tai politiikan menetelmin toteutettuna kaikessa materiaalisuudessaan ja aineettomuudessaan mahdollistaa inhimillisen toiminnan kaikissa muodoissaan: "One may describe the city, in its social aspect, as a special framework directed toward the creation of differentiated opportunities for a common life and a significant collective drama." Juuri kaupunki tarjoaa tilan ja tilaisuuden ihmisten erilaisuudesta kumpuavalle rikkaudelle ja ennalta-arvaamattomille toiminnan tavoille ja muodoille. Arendt (2002, 206) puhuu myös näyttämöstä:

Valta suojelee julkisen aluetta ja näyttäytymistilaa, ja sellaisena se on myös välttämätön ihmisen valmistamalle maailmalle, jolta puuttuu sen pohjimmainen olemassaolon syy, jollei se ole toiminnan ja puheen, ihmisten välisten suhteiden ja niiden tuottamien tarinoiden, näyttämö.

Näyttätymistila ei ole vain fyysisesti ymmärrettävissä vaan ennen kaikkea sen olemus on aineetonta, koska sen ydinolemus koostuu toiminnasta, jolle fyysiset puitteet eivät aina tarjoa toteutumismahdollisuuksia. Mumfordin mukaan kaupunkielämän tärkein ydin ovat ihmisten väliset suhteet, joita esimerkiksi liikennejärjestelyjen tulee tukea. Hyvällä suunnittelulla voidaan yhdistää ihmisiä, tässä mielessä myös kaupunkisuunnittelun ja liikenteen voi määritellä mediumiksi. Lisäksi Mumford pitää koulujen, kirjastojen, teatterien ja vastaavien julkisten rakennusten roolia tärkeänä välittäjänä, ihmisten yhteen saattajana (Mumford 1937, 93.)

Sekä Arendt että Mumford tiedostivat siis jo vuosikymmeniä sitten, mihin ihmisten yhteiselo parhaimmillaan ja olennaisimmillaan perustuu. Tämä ydin voi nykykaupungissa ainakin tämän toiseuden tutkielman valossa huonosti ja heijastuu yksilön, tässä tapauksessa pyöräilijän, arkikokemuksiin. Mumford totesi artikkelissaan jo vuonna 1937 (s. 94), että kaupunkia on kehitetty ja kasvatettu virheellisesti taloudellisen hyödyn tavoittelun nimissä ottamatta huomioon toimivan sosiaalisen vuorovaikutuksen ehtoja, jotka eroavat taloudellisen kasvun ehdoista. Omalla tavallaan tämä tutkielma liikkuu tuon problematiikan kuvioissa yksittäisen hyvän elämän nälkäisen pyöräilijän kokemusmaailmassa Tampereella.

Välttelyn pääsääntöisesti moniin paikkoihin menemistä, koska niihin on hankalaa päästä pyörällä. Yksi tällainen on Tampereen pääkatu Hämeenkatu. Toisaalta, voisin kysyä mitä edes tekisin Hämeenkadulla, sillä nykyisellään se ei juuri houkuttele: siellä ei ole mitään tekemistä. Vilkas, kovaääninen autoliikenne vie kadulla viipyilystä viehätyksen. Jos Hämeenkadulla olisi sujuva ja leppoisaa pyöräilyreitti, pyöräilisin siellä mielelläni pelkän vaihtelunhalun vuoksi, olisi mukavaa ajella muuallakin kuin Puutarhakadulla. Voitaisiin yleisemminkin kysyä, millainen kaupunki Tampere on: onko se mumfordilainen sosiaalisen teatterin ja toiminnan näyttämö? Millaisia mahdollisuuksia kaupunki tarjoaa aktiiviselle sosiaaliselle vuorovaikutukselle ja kulttuurille (Mumford 1937, 94)?

Erään saksalaisen (kölniläisen) ystäväni kokemus Tampereesta valaisee Mumfordin kysymystä kaupungin olemuksesta, eli mikä kaupunki on. Saksalainen ystäväni vieraili luonani Tampereella vuonna 2005 juhannusviikon ajan. Se oli hänen ensimmäinen käyntinsä Suomessa. Ystäväni ei löytänyt Tampereelta Mumfordin määrittelemiä kaupungin luonteen ratkaisevaa piirrettä, sosiaalisen draaman näyttämöä. Hän ihmetteli, miten Tampereesta voi nauttia, kun kaupungilla ei ollut viihdytysiloja, joihin pysähtyä, penkkejä tai aukioita, joilla olisi kohdannut muita ihmisiä. Ystäväni yhteenveto Tampereesta viikon vierailun päätteeksi oli ”rakkaudettomuus”. Hän vertasi Tampereä Wieniin, joka oli tehnyt häneen vastikään voimakkaan vaikutuksen. Kaikessa ristiriitaisuudessaan, mahtipontisuuden ja rähjäisyyden sekamelskassa, Wien edusti hänelle elävää, jännittävää kaupunkia, joka houkutteli käymään uudelleen. Sen sijaan Tampereelle ystäväni jätti huojentuneena jäähyväiset.

3.4 Katu ympäristönä ja mediumina

Väittäessään välineen olevan itse viesti, tulkitseen McLuhanin (1968) tarkoittavan mediumien piilopuolta eli välineen sitä puolta, johon ei ole tarkoitus kiinnittää huomiota. Tavallisestihan me hämäännymme välineiden näennäisistä käyttötarkoituksista. Piilopuoli on usein kuitenkin aivan pinnalla, näkyvässä, ja koettavissa. Siihen vain ei ole tarkoitus juuttua. Ajattelen mitä tahansa esinettä tai ympäristöä: MITÄ – TEEN – SILLÄ / SIELLÄ? Mitä, jos kieltäydyn ottamasta onkeeni kadun käytölle varatuista käyttäytymislukeroista ja kohdistankin huomioni siihen, mitä tapahtuu, kun otan tuntumaa sepelikestästä?

Vaikka McLuhan näyttääkin pohtivan teknisiä välineitä, voi hänen tekstinsä ymmärtää ulottuvan laajemmin kaikenlaisiin keksintöihin ja ympäristöihin, jotka asettuvat meille mediuumeiksi. Oleellisia ovat juuri välineiden, laitteiden ja niistä koostuvien ympäristöjen vaikutukset ja oma alttiumme olla huomaamatta niitä. Kaduilla liikkuessamme hämäännymme helposti luulemaan, että toimitamme siellä vain jotain sisältöä. Harvoin tulemme ajatelleeksi, että kaikkein lähimmin kengän pohjaa rouhiva sepelin ja jäänsekainen kadunpinta muokkaa sisältöjä. ”Teknologian vaikutukset eivät ilmene mielipiteiden tai käsitteiden tasolla, vaan muuttavat aistien keskinäisiä suhteita ja havaitsemiskaavoja jatkuvasti ja vastarintaa kohtaamatta” (McLuhan 1968, 39).

McLuhania lukiessa tulee mieleen, että kadut mediumina heijastelevat meidän sisäistämiämme kyseenalaistamattomuuden normeja (vrt. Jokinen 2005). Esimerkiksi kaupungin kaduilla, erityisesti niiden pinnoilla vallitseva tila, näyttäytyy materiaalisena ja mediaalisena kysymyksenä, joka konkreettisesti luo epätasa-arvoisia olosuhteita erilaisille katujen tallaajille. Ajattelen, että kevyen liikenteen väylistä pidetään huolta juuri sen verran, että näyttää siltä, että niitäkin ylläpidetään talvikautena. Kuitenkin kuka tahansa voi nähdä, miten ajoradat ovat paljaat lumesta ja sepelistä samalla kun jalankulkijat ja pyöräilijät liikkuvat koko talven eriasteisissa sotkuissa omilla reiteillään.

Ympäristö ja medium kietoutuvat erottamattomasti yhteen tämän tutkielman problematiikassa ihmisen liikkumisesta kaupunkitilassa. Auran ja kumppaneiden (1997) tapa käsitteellistää ihmisen ympäristösuhde kulttuurisena vuorovaikutussuhteena vastaa monilta osin media- ja viestintätutkimuksessa vatkattavaa mediasuhdetta (Kotilainen 2009). Aura ja kumppanit toteavat ympäristösuhteen säätelyn tapahtuvan ”suhteessa välittömään ympäristöön, ympäristöverkostoihin, sosiaalisiin rakenteisiin ja kulttuurijärjestelmään” (1997, 47). Aihe levittäytyy laajasti eri tieteenalojen syliin. Ympäristopsykologia tulee lähelle toiseuden tematiikkaa tarkastellessaan yksilöiden kasvua rakennetuissa ympäristöissä. Suunnittelu ja arkkitehtuuri voivat tukea kasvua ja kypsymistä tai asettua suotuisalle kehitykselle esteeksi (emt., 54). Aura toteaa arkkitehdin säatelevän ”elinpiiriä ja sen välityksellä sitä elämänkenttää, situaatiota, jota ihmiset käyttävät minuutensa säätelyyn.”

Ympäristösuhde muovautuu yksilöllisellä ja yleisemmällä, yhteiskunnallisella tasolla. Kun tasojen välillä ilmenee rosoja, tullaan niihin ristiriitoihin, joita tässä tutkailen toiseuden kokemuksina (emt., 56).

Esineiden tai mediumien piilopuoli tai sivumerkitys, joka itse asiassa on juuri niiden viesti ja merkitys on näkyvissä ja tavallaan ilmiselvä, mutta väline teeskentelee muuta sisältöä kuin pintaansa ja sen vaikutuksia. Esimerkiksi katusepelin vaikutus kadulla kävelevään ihmiseen, minuun, on piittaamattomuus. Kun sepelin seassa kahlataan koko talvi eikä sitä lapioida pois lumen sulettua, sen luonne alkaa nousta pinnalle. Lojuessaan turhaan kadulla sepeli menettää merkityksensä, sisältönsä liukkaita torjuvana hiekoituksena. Minulle jää kaksi vaihtoehtoa: voin olla kiinnittämättä sepeliin huomiota tai voin kysyä, mitä sen olemassaolo katua peittävänä paksuna kerroksena minulle kertoo.



25 Pyörätien sepelipeite valuu ajoradan paljaalle asfaltille. Ratapihankatu 17. maaliskuuta 2015

3.5 Väline on viesti eli pyöräilyn kielioppia

Pyrkimyksellä katsoa välineen materiaalisuutta suoraan, ohittamatta sitä sisältöpihvilla huijattuna (McLuhan 1968, 38), on jokin yhteys jo Frankfurtin koulukunnan 30-luvulla muotoilemaan kapitalismin kritiikkiin. Samaan tapaan kuin aikanaan Adorno ja kumppanit pohtivat, mikä saa ihmiset ajattelemaan ja toimimaan etujensa vastaisesti, ihmettelen itsekin McLuhanin avulla miten sisällöt, nuo mehevät pihvit, voidaan ohittaa ja yrittää sen sijaan ymmärtää välineen kielioppia. Pyöräilyn

kieliopin jäljittäminen johtaa minut hämmästelemään, mikä estää minua niistämstä räkäistä nenääni kesken pyöräilyn. Aamulla liikkeelle lähdettyäni silmät ja nenä alkavat vuotaa ensimmäisessä ylämäessä (Pispalan valtatie). Näkö sumenee, räkä valuu suolaisena jo ylähuulelle, kun rupean vaivalloisesti kaivelemaan lapanen kädessäni taskusta nenäliinaa. Olen sullonut sen vasempaan taskuun etteivät oikeassa taskussa olevat avaimet putoaisi, kun alan kaivella taskua kesken ajon. Saan nenän putsattua vain välttävästi, pian se vuotaa taas. Pitäisi pysähtyä niistämään kunnon, mutta pysähtymisessä on jotain käsittämättömän vaikeaa.

Hämäännyn itsekin pyöräillessäni eteenpäin kohti maalia räkä valuen. Luulen pyöräilyä vain liikumiseksi paikasta toiseen enkä älyä pysähtyä miettimään mitä oikeasti teen juuri sillä hetkellä, kun olen liikkeellä. En pyri muuttamaan toimintaani pyöräilijänä, koska en tajua mitä olen tekevässä ja miten tyhmää on olla pysähtymättä työmatkalla rään vuoksi. Sokeudessa pyöräilyn luonteen tai kieliopin edessä on linkki Frankfurtin koulukunnan kriittiseen ajatteluun. Vieraantuneisuus itsestäni on mennyt huomaamattani niin pitkälle että hallinta pääsee ulottumaan jopa oman nenän niistämiseen asti.

Mikä hallinta? Tämä tie suuntaa kohti Sara Ahmedin (2006) hyvin tallattua polkua (well trodden path), joka ohjaa meitä tietyllä tavalla. Emme kyseenalaista tuota tapaa, menemme vain mitään miettimättä eteenpäin pitkin helppoa, valmista polkua. Emme vaivaudu miettimään olisiko aihetta tallata itselleen oma polku. Pyöräilyn tapauksessa se olisi läsnäolevampi, ruumiillisuuden ehtoihin lempeästi suhtautuva polku. Nyt valmis polku johtaa minut suhtautumaan itseäni pyöräilevänä ruumiina pikemminkin kuin koneena, jonka nenä ei vuoda. Ja jos se vuotaakin, niin ainakaan se ei saa vaikuttaa siihen, miten nopeasti pääsen perille. Eli itse liike ja matka ei olekaan tärkeä vaan perille pääsemiselle alisteinen. Miten ihmeessä minä toimin näin, vaikka ajattelen, jos pysähdyn asiaa ajattelemaan, että se on ääliöistä, jopa vahingollista ja maailmakäsitykselleni vierasta? Olen sisäistänyt sellaisen pyöräilyn kieliopin, joka tarkemmin ajateltuna ei ole likimainkaan sellainen, jonka itse määrittäisin, jos kokisin että minulla on siihen valta. Valta määritellä itse millaista pyöräily on, mikä vallankumouksellinen ajatus! Ja mitä kaikkea se voisi tarkoittaa muihin julkisissa tiloissa tapahtuvaan toimintaan sovellettuna.



26 Vaihtelua pinnoissa keväällä, katupölyn aikakaudella. Pispalan valtatie 10. maaliskuuta 2015



27 Sepelin harjaaminen kevyen liikenteen väylältä kestää joitakin päiviä, kokonaisuudessaan viikkoja. Pirkankatu 10. maaliskuuta 2015

3.6 Tampereen tapaus

Vuonna 2015 Tampereella pyöräillessä on vaikea välttyä vaikutelmalta, että kaupunkitila on suunniteltu ensisijaisesti autolla ajamisen näkökulmasta. Tämä ei ole sattumaa. Tampereen kaupunkiseudun liikennetutkimuksessa vuodelta 1969 polkupyöräily oli Tampereen keskustassa hyvin vähäistä. Tutkimuksessa todetaan passiivissa, että "[t]ulevaisuudessa kun ruokakuntiin hankitaan useampia autoja, se tulee vaikuttamaan kulkumuotojakautumaan henkilöauton osuutta kasvattavasti" (emt., 1971, 67). Jalankulun ja pyöräliikenteen osuuden tutkiminen oli puutteellista. Yllä mainitun tutkimuksen esipuheessa kerrotaankin, että "tulevien liikenteellisten ongelmien selvittämiseksi on aloitettu entistä laajempi [...] suunnittelutyö". Tässä tutkielmassa tunnustellaan ainoastaan tuon 1960-luvulla alkaneen kehityksen puolisen vuosisataa myöhemmin aistittavia seurauksia. Vaikuttaa siltä, että suunnittelu on ollut linjassa (Ahmed 2006, 18) henkilöautojen "lisääntymisen" kanssa. Autoiluun investoidut panokset kantavat hedelmää, joiden makua tämä tutkielma jäljittää. Nykyäänkin uusien projektien vaikuttimena on usein yksityisautoilun mahdollistaminen muiden liikkumismuotojen kustannuksella. Tästä ajankohtainen esimerkki on massiivinen panostus autotunneliin Näsijärven rantareitillä.

Tamperelaisessa Aamulehdessä julkaistiin mielipidekirjoitus (13.5.2015) rakennusyhtiö Spondan keskustaan suunnitteleman kauppakeskuksen liikennejärjestelyistä syksyyn 2017 saakka. Kirjoittajan mukaan kevyen liikenteen etäisyydet vähintään kaksinkertaistuvat keskustan suuntaan tuoksi ajanjaksoksi. Autoliikenteelle rakennustyömaa aiheuttaa ainoastaan nopeuksien madaltumista. Kirjoittaja peräänkuuluttaa "eri kulkutapojen tasavertaista kohtelua." Rakentajat voisivat halutesaan varata väylän kevyelle liikenteelle, kuten kirjoittaja huomauttaa. On kuvaavaa, että aihe pääsee mediaan mielipidekirjoituksena eikä toimittajan työn tuloksena.

Googlaus 'Sponda Ratinan kauppakeskus' esittää 30.3.2015 julkaistun uutisen seuraavaan tapaan otsikoituna:

- Sponda rakennuttaa Ratinan kauppakeskuksen Tampereelle (Kauppalehti)
- Ratinaan nousee Suomen suurin kauppakeskus (Aamulehti)
- Sponda investoi 240 miljoonaa Tampereelle (Rakennuslehti)
- Tampereelle keskustaan uusi valtava ostoskeskus (Helsingin Sanomat)

Seuraavana päivänä (31.3.2015) Tamperelainen kertoo uuden kauppakeskuksen pysäköintilaitoksen olevan suurempi kuin vain pari vuotta sitten Hämeenkadun alle louhittu parkkitalo. Vain huonekalujättiläinen IKEA vetää vertoja Ratinan autopaikkojen määrälle Tampereen alueella. Artikkelissa ei ole mainintaa muilla tavoin kuin henkilöautolla kauppakeskukseen saapumisesta.

Kaupunkina Tampereesta huokuu tietyillä elämän alueilla homogeeninen vaikutelma. Se näkyy esimerkiksi siinä, millä ihmiset liikkuvat. Esimerkiksi perhe- tai tavarapyörät ovat katukuvassa vielä harvinaisuuksia. Iltapäivän ruuhka-aikaan kotiin päin pyöräillessäni näen Pispalan valatien autojonossa ihmisten enemmistön ajavan yksin omissa autoissaan. Enemmistön tekemiset heijastuvat asenteisiin. Autolla liikkumisesta on muodostunut normi ja muut liikkumisen tavat ovat poikkeuksia. Siitä seuraa erityinen perustelun tarve: ”menen bussilla, koska” tai ”ajan pyörällä vaikka”. Sen sijaan autolla ajamista ei ole tapana perustella. Siksi muilla tavoin liikkuminen on leimaavaa.

Eräs aktiivinen työmatkapyöräilijä huudahti tutkielmastani kuullessaan: ”Sähän oot sitten varmaan ihan asiantuntija Tampereen pyöräreittien suhteen?” Hän pahoitteli ettei itse ole, mutta oletti toiveikkaasti, että joku voisi olla perehtynyt reitteihin niin hyvin että osaisi navigoida kaupungissa pyörällä vaivatta. Valitettavasti minäkään en osaa, päinvastoin, kuten tästä tutkielmasta käy ilmi, pyöräilen päivittäin samaa reittiä, koska en jaksa yrittää miettiä, mistä pääsisin pyörällä kulkemaan. Tätä tutkielmaa tehdessäni olen vaihtanut ajatuksia Tampereen pyöräilyolosuhteista monien pyörällä liikkuvien kaupunkilaisten kanssa. Tutkielman tekemisessä on se hauska puoli, että asiat, jotka olen irrallisina kokenut raskaiksi ja ärsyttäviksi ovatkin keventyneet. Esimerkiksi kysymys ”miten Hervantaan löytää eksymättä?” nostettuna esiin Tampereen polkupyöräilijöiden (Tapo) kesken herättää hilpeyttä. Tampereen kaupunki on nimittäin juuri keväällä 2015 tiedottanut aloittaneensa pyöräilyreittien uuden viitoituksen. Projektin toteuttamisessa pyöräilijöiden näkökulmasta kummallisessa järjestyksessä ja aikataulussa, on jo jotain surkukupaisaa. Kaivatun opastuksen puuttuminen reitiltä keskustasta Hervantaan, jolla kaikki, jopa pyöräilyn asiantuntijat (tapolaiset) eksyvät, osoittaa selvästi tarpeen perehtyä pyöräilijöiden toiveisiin. Tampereen kaupungin nettisivuston mukaan Hervannan reitin viitoitetaan vuoden päästä, vuonna 2016.

Kysyn Twitterin kautta Tampereen kaupungilta saadaanko Hervantaan opastettu pyöräilyreitti. Tämä on tyypillinen esimerkki tympeästä olost, joka jää jäljelle hankalien reittien pähkäilystä, ongelmien havaitsemisesta yleensä ja niiden ratkaisemisen toiveista. Vaikka saan vastauksen kysymykseen, huokaan turhautuneesti lukiessani sen: ”#tampereenseutu kehittää pyöräilyn opastusta. Reitillä 2 Tre-K.ala asennus käynnissä. Myös Hervantaan aikanaan.” Aikanaan!

Tekisi mieleni jatkaa kyselyä sillä kaikella, mitä tähän tutkielmaan olen ladannut. Miten viitoituksen kartoittamiseen pääsee osalliseksi? Mutta en jaksa ruveta tähän Twitterissä. Missä sitten? Pelkään, että joka tapauksessa tuhlaisin energiaani ja pettyisin lopulta. En jaksa edes miettiä, miten saisin kysymykseni mahtumaan tviittiin, yritän silti: ”Miten ihmisten tarvetta opastukselle on kartoitettu? Mitä tiedetään siitä, mihin ihmiset menisivät, jos löytäisivät vaivatta perille?” Lähettääkseni tviitin joudun poistamaan siitä jälkimmäisen kysymyksen. Tietysti olisin voinut jättää pois sanan ”vaivatta”, niin viesti olisi ollut juuri ja juuri tarpeeksi lyhyt, mutta siinä piilee asian ydin.

Kyllähän me löydämme perille karttojen ja navigaattorien avulla, mutta se ei ole sujuvaa, vaivatonta liikkumista reiteillä, jotka ovat maalaisjärjen mukaan melkein silmin nähden hahmotettavissa – vain muutaman kilometrin pituisia matkoja periaatteessa tutuissa maisemissa.



28 Tammerkosken ylitys Puutarhakadun reitillä: moni pyöräilijä haaveilee leveämmän ja suoremman reitin toteuttamisesta samansuuntaiselle, rinnakkaiselle Hämeenkadulle. Patosilta 3. maaliskuuta 2015

3.7 Liikennemerkkejä ja kuumia tunteita

Tavatessani Keskustorin tilittäjät, olen suorastaan innoissani: saan tästä aineistoa tutkielmaani, ajattelen. Tässä kuvaus tilanteesta tutkimuspäiväkirjan mukaan:

Valoviikkojen avajaiset Keskustorilla 24.10.2014

Tapo jakaa pyöräilykarttoja ja tiedottaa tulevasta pyöräilytalvi tapahtumaviikosta. Esillä on kaksi taakkapyörää, joita saa kokeilla. Lisa on puettu valokeijuksi ja hän jakaa ohikulkijoille talvikauden infolehtistä. Kolme vanhemmanpuolista henkilöä pysähtyy Lisan luo purkamaan sydäntään. He puhuvat niin kovaaäänisesti, että erotan kauempaa kiihtyneen sävyn ja astun lähemmäksi kuuntelemaan tarkemmin. Kaikki kolme tilittävät Lisalle siitä, kuinka pyöräilijät ovat ajaneet miten sattuu ja soitelleet kilikelloa. Pyöräilijöitä on tavattu ajamasta milloin mistäkin: auto-, kävely- ja jopa suojatieltä. Kaiken kukkuraksi pyöräilijät tällä tavoin päättömästi ja vaarallisesti toikkaroidessaan ovat huudelleet, näytäneet keskisormea ja hätyytelleet tilittäjiä kelloillaan pois altaan. Tämän johdosta: ”minä ainakin kävelen keskellä tietä”, yksi tilittäjistä julistaa painokkaasti.

Huomaan Lisan ahdistuksen, kun hän yrittää kertoa tilittäjille, kuinka vaikea hänen oli Tampereelle muutettuaan löytää paikkansa pyöräilijänä katutilasta. Hän oli tottunut Tanskassa ajamaan pyöräilyreiteillä, jotka ovat erotettuja sekä auto- että jalankulkuliikenteestä. Lisalle pyöräilijän asema liikenteessä oli aiemmin ollut selkeä, Tampereella tätä selkeyttä ei ollut. Kesti aikansa totutella toisenlaiseen liikennekulttuuriin, jossa pyöräilijä ei nauti samanlaista arvostusta kuin Tanskassa. Tätä Lisa yritti avata tilittäjille, jotka katkaisivat hänen puheensa lyhyeen: ”onhan liikennemerkkit!”. Mutta pelkät liikennemerkkit eivät nykyisessä muodossaan Tampereella juuri auta liikkujia kunnioittamaan toinen toisiaan. Niiden voi ajatella vanhentuneen, maailma on mennyt eteenpäin, liikkumistavat ja liikkujien määrät nykyisessä katuverkostossa eivät automaattisesti ajaudu kauniisti ja sujuvasti soljuviin uomiin. Tarvitaan jotain muutakin kuin liikennemerkkejä.



29 Edes rakenteellisesti toisistaan erotettuina pyörä- ja kävelytie eivät vältty liikkujien sekoittumiselta yleisen sekavuuden vallitessa. Puutarhakatu – Keskustori 9. maaliskuuta 2015

Asetun kuuntelemaan tilittäjiä. Kiinnitän huomiota siihen, että asiaa tuntuu olevan paljon ja sävy on suorastaan raivokas. Tilanne on sikäli outo, että minä itse olen läsnä anonyymisti. Ai-noa vihje siitä, ketä ehkä voisin edustaa on tulosuuntani. Olin seissyt ensin lähellä Tapon telttaa, josta siirryin tilittäjien palopuheen houkuttelemana heidän luokseen. En kannan mitään tuntomerkkejä kaupungilla liikkumisen tavoistani enkä edes pääse esittelemään itseäni, sillä henkilöni ei näytä kiinnostavan tilittäjiä. He haluavat vain tulla kuulluksi.

Lisa lähtee toisaalle ja minä kallistan hänen sijastaan korvaani tilittäjien patoutuneille tunteille. Ihmettelen hiljaa mielessäni, mitä kaduillamme tapahtuu, kun siellä kohtaavat auto ja pyörä tai pyöräilijä ja jalankulkija. Ilmeisesti harvemmin kohtaamisissa on osallisenä ihminen. Yleensä se on ”auto” tai ”punatakkainen pyöräilijä”. Ja mikä määrä väärinkäsityksiä päivittäin syntyy, miten ne jäävätäkään kaivertamaan ihmisten mieliä, kuinka loukkaaviksi ne koetaan. Ennen kaikkea tämä: ollaan liikkeelle epäpersoonina ja silti loukkaannutaan sydänjuuriamme myöten, henkilökohtaisesti, kun kello soi. Mistä on kysymys? (Tutkimuspäiväkirja 10/2014.)

Liikennettä säädellään säännöin joihin on sisäänkirjoitettuna oletus, että säännöt riittävät: ihmisen on toimittava sääntöjen mukaan. Sääntöjen noudattamisessa ei ole suurta vaihtelun varaa, ne eivät ota huomioon ihmisten erilaisuutta, joka puolestaan on ihmiselämän tärkeintä sisintä olemusta. Sääntöjä laadittaessa ei varsinaisesti ajatella millaisia vaikutuksia niillä on ihmisen elämään, sitä miten ne muokkaavat ihmisiä ja siten myös koko maailmaa. Kun liikennesäännöt rajaavat toimintamahdollisuuksiamme kohti tietynlaista käyttäytymistä, jää tämän rajauksen ulkopuolelle tuntematonta potentiaalia, josta voisi syntyä toisenlaisia maailmoja. Emme edes tiedä millaisia.

Omissa pyöräilevän toisen kokemuksissani saattaa piillä sama ydin kölniläisen ystäväni havaitseman rakkaudettomuuden kanssa. Sillä kun tutkin toiseuden kokemuksen luonnetta, kurottelen samalla siitä eteenpäin kohti jotain, minkä haluaisin olevan toisin, voidakseni paremmin, kärsiäkseni vähemmän kotikaupunkini torjuvuudesta, jonka aistin pyöräillessäni katujen pinnan kautta. Liikennejärjestelyt ja ilmapiiri kaduilla tuntuu kuiskuttelevan, että olen väärässä tai muuta sellaista (ks. seuraava luku 3.8), mitä tässä tutkielmassa olen hahmotellut toiseuden kokemukselle luonteenomaiseksi. Moni asia, tila ja tilanne saisi olla toisin, jotta minun kaltaiseni pyöräilijät tai toisenlaiset marginaaliset liikkujat kuten lapset ja maahanmuuttajanaiset, kokisivat Tampereella olevan tasavertaisia liikkujia esimerkiksi yksityisautoileviin miehiin verrattuna. Yhtä nopeita ja sukkellia navigoijia, kuin yksityisautoilijat, yhtä turvallisesti ja helposti eri paikkoihin liikkuvia kaupunkilaisia.

3.8 Rautatienkadun ylitys

Puutarhakadun reitillä on yksi esimerkillinen kohta, missä on syytä ajatella itse mistä kannattaa pyöräillä. Se on Rautatienkadun ylitys. Ajaessani Rongankatua yliopiston suuntaan teen ennakoivan poukkoiluratkaisun jo alamäessä Pikkukakkosen puiston kohdalla. Siinä pyöräilijöiden on ajateltu ylittävän katu mukulakivin päällystettyä suojatietä pitkin ja siirtyvän pyörätielle kadun vasempaan laitaan. Käännös suojatielle on jyrkkä ja tuo mutka on vaarallisen ahdas, kun siihen osuu samalla kertaa pari pyöräilijää ja joku jalankulkija. Silloin pyörillä ei ole tilaa riittävän loi-

vaan kääntymiseen pyöräkaistan sisällä. Välttelen tuota käännoä järjestelmällisesti ja siirryn sen sijaan suojatien kohdalla ajoradalle, jossa voin jatkaa matkaani suoraan kohti Rautatienkatua. Tämä siirtymä tulkitaan helposti poukkoiluksi, koska niin ei kai ole tarkoitus tehdä.

Tarkalleen ottaen tässä on kuitenkin kysymyksessä liikennemerkein sekavasti toteutetusta kohdasta Tampereen pyörätieverkostoa. Nimittäin Rongankadun etelälaitaan on ajoradan oikeaan reunaan maalattu korttelin verran pyörätietä. Maaliviivan alussa on myös kevyen liikenteen liikennemerkki. Ensimmäisen risteävän poikkikadun (Aleksanterinkatu) kohdalla maalattu pyörätiemerkintä loppuu. On epäselvää, miten pyörätie siitä jatkuu. Katu eli ajorata vie kohti Rautatienkatua aivan samannäköisenä, vain ajoradan reunan pyöräilyosuus päättyy. Vai päättyykö se, ehkä vain maali loppui? Mutta juuri sillä lyhyellä merkityllä pyörätiepätkällä on useimmiten autoja pysäköitynä (ks. kuva 6). Käytännössä pyörätiepätkää ei yleensä voi käyttää. Siksi olen oppinut luulemaan poukkoilevani tuolla osuudella reittiäni. En edes hahmota, ettei ole kyse poukkoilusta, kun pyöräilen Rongankadun etelälaidalla. Ajoradalla pääsen Rautatienkadun yli autojen lailla, perussääntöjen mukaan joutumatta miettimään jatkopoukkoilun tarpeellisuutta. Ylimääräiseltä toikkaroinnilta itseäni säästääkseni teen omat ratkaisuni reitin suhteen.



30 Reitin ratkomista: poukkoilua vai ei? Rongankatu 26. maaliskuuta 2015 (1)



31 Arpa on heitetty: pyöräilijä jatkaa ajoradalla, vai onko siinä pyörätie? Rongankatu 26. maaliskuuta 2015 (2)



32 Kulkutavat kohtaavat, mediumit kolisevat. (Sama paikka toiseen suuntaan kuvassa 33.) Rongankatu 26. maaliskuuta 2015 (3)

Lännen suuntaan eli kotiin päin ajaessani siirryn heti Rongan alikulun jälkeen ajoradalle, jota pitkin pääsen ajamaan autojen joukossa risteysen yli. Joudun tekemään vain minimaalisen poukkoiluliikkeen siirtyessäni risteysen ylitettyäni pyörätielle, joka tähän suuntaan mennessä on käytökelpoinen, koska se on nyt kadun oikeassa laidassa. Tosin siinäkin on risteävien katujen kohdille ladottu päällysteeksi ikävästi täristävää mukulakiveä ja rotvallien reunat ovat paikoin korkeat ja terävät. Tästä syystä ajorata on jälleen parempi ratkaisu pyöräilijälle. Ajorata on miellyttävämpi ajaa Patosillalle kääntymiseen saakka, koska sillä tavoin vältän jyrkän käännöksen oikealle Pikku-kakkosen puiston kohdalla olevan suojatien jälkeen.



33 Mukulakivin päällystetyltä pyörätien jatkeelta jyrkkä käänös kohti Patosiltaa. (ks. kuva 32) Rongankatu 26. maaliskuuta 2015

3.9 Poukkoilevaa toimintaa

Kohdassa ”missä mun paikka on?” (luku 2.11) esitin yhtenä toiminnan mahdollisuutena (kohta f) poukkoilun, jolla tarkoitan pyöräilyä arendtlaisena toimintana. Poukkoilu on Tampereen katuliikenteen arjessa paljon käytetty termi, jolla tavallisesti viitataan joko polkupyörällä väärin ajamiseen ja jalankulkijan arvaamattomaan hyppelhtimiseen. Tässä tutkielmassa ehdotan poukkoilun käsitteen uudenlaista haltuunottoa ja sen määrittelyä positiivisesti. Pyöräilyn kaupunkia luova potentiaali piilee konkreettisesti ajelussa miten sattuu. ”Miten sattuu” –taktiikoihin sisältyy hiljainen kapina olla noudattamatta huonosti suunniteltuja järjestelyjä. Poukkoilu on pienin mahdollinen konsti osoittaa kunnioitusta itseään kohtaan julkisessa tilassa, yrittää olla uskollinen omalle maailmankatsomukselleen. Poukkoilu tarkoittaa ajattelemista itse ja yksilöllisten ratkaisujen te-

kemistä. Poukkoilu on reitin etsimistä ja tekemistä ja se voidaan ymmärtää taktiikaksi, kuten de Certeau tekee.

[...] tapa käyttää väkisin tuotuja järjestelmiä on vastarintaa asiointilan historialliselle laille ja sen dogmaattiselle oikeuttamiselle. Toisten rakentaman järjestyksen soveltaminen jakaa sille varatun tilan uudelleen; ainakin se luo sille leikkiä, epätasa-arvoisten voimien manööverejä ja utooppisia viitepisteitä. (De Certeau 2013, 53)



34 Rautatienkadun ylitys länteen päin Rongankatua pitkin. Pyöräilijöiden on suunniteltu (passiivi!) ylittävän katu jalankulkijoiden joukossa. 10. maaliskuuta 2015

Christopher Dell luennoi Tampereella kaupunkitutkimuksen päivillä (2015) improvisaation taktiikoista urbaanin ympäristön rakenteiden uudelleen järjestelyssä. Dell korostaa tilanteiden potentiaalín havaitsemisen tärkeyttä. Se edellyttää luopumista vanhentuneesta uskosta, että voimme yksinkertaisesti suunnitella jotain ja toteuttaa suunnitelman. Urbaani kaupunki ei enää pitkään aikaan ole tottelevaisesti asettunut materiaaliksi suunnitelmille, jotka voitaisiin muutta mutkitta panna täytäntöön. Dell tekee eron termien 'possible' ja 'potential' välille, mikä ei suomen kielessä ole ihan helppoa. Dellin mukaan possible-mahdollisuus tähtää mahdolliseksi tekemiseen, utopian eli suunnitelman toteuttamiseen. Sen sijaan potentiaalit piilevät tilanteissa. Dell puhuu postmodernin filosofian mukaisesta irtipäästämisen tärkeydestä (Derrida). Esimerkiksi tilojen potentiaalín tavoittamalla voimme tehdä, luoda ja muotoilla tiloja uudelleen. Voidaksemme työskennellä aktiivisesti vallitsevan epäjärjestyksen (tai näennäisen järjestyksen) kanssa, meidän tulee tarkastella kaupunkiamme vailla ennakkokäsityksiä ja -luuloja.

Dell nostaa esiin ehdotuksia muodon toisinkäsittämisestä arkkitehtuurin ja musiikin historiasta. Purettuja rakenteita jonkin uuden raaka-aineena ovat teoksissaan käsitelleet esimerkiksi Le Corbusier ja Stockhausen. Meillä on rikas kulttuurihistoria täynnä vaiettuja ja unohdettuja tai vain kehityksen ja edistymisen jalkoihin jääneitä luonnoksia ja ehdotuksia, joista voimme vieläkin ammentaa. Kaikkea ei tarvitse keksiä uudelleen ja aloittaa alusta. Kuten Dellkin luennollaan huomauttaa yhden esimerkkitapauksen kautta (Lacaton & Vasall, Place Leon Aucoc. Bordeaux): aina ei ole välttämätöntä edes tehdä mitään, mutta tekemättä jättämisen on syytä olla tietoista. Haluan muistuttaa seuraavassa joistakin aiemmin aloitetuista teoista, jotka ovat kukin tavallaan luoneet omanlaisiaan kannanottojaan tilan ja liikkuvan ihmisen suhteiden käsittämiseksi.



35 Nykyiset liikennesäännöt voitaisiin päivittää, jos tietäisimme enemmän liikkujien kokemuksista ja uskaltaisimme tarkastella liikkumistapoja ennakkoluulottomasti. Pirkankatu – Sotkankatu 17. maaliskuuta 2015

3.10 Poukkoilua tukevia taktiikkoja

Tutkielmani jakaantuu tavallaan kahtia teoreettisen viitekehyksen ja potentiaalisen kehityksen välillä. Toiseuden kokemuksen tarkastelu kaupunkiympäristössä pyöräillessä edellytti perehtymistä osittain eri maailmaan, kuin mihin tutkielma kurottaa. Näillä maailmoilla näyttää kuitenkin olevan yhteinen suunta: ihmisarvoinen elämä. Vain ruumiillinen kokemukseni teorioiden tuolla puolen, tosimaailmassa, putoaa toiseuden kuiluun. Tarkastelin kuilun seinämiä, eli pyöräilyä Puutarhakadun reitillä, Ahmedin (2006) ja Jokisen (2005) avulla. Nyt kurottelen kohti valoa, töitä, teoksia ja tutkimuksia, jotka viittaavat kohti toisenlaisia kokemuksia ja tietoa.

Jotta liikkumisen kokemuksiin pääsisi käsiksi on otettava huomioon Arendtin (2002) pluraliteetin ehto ja yhdistettävä se poikkitieteellis-taiteelliseen tutkimukseen. Bauhausissa toimittiin tähän tapaan 1920-luvun Saksassa. Monitieteellisyys ja –taiteellisuus läpäisi Bauhausille leimallisen ajattelun. Arkkitehtuuria, muotoilua ja taidetta ei eroteltu tiukkarajaisesti vaan niitä lähestyttiin kokonaisuutena. Amerikkalainen maisema-arkkitehti Lawrence Halprin ja hänen puolisonsa Anna Halprin tutustuivat läheisesti Bauhausin perintöön sieltä Yhdysvaltoihin paenneiden opettajien kursseilla opiskellessaan (Merriman 2011).

Lawrence Halprin tavoitteli työssään tilassa liikkuvien ruumiiden kokemusten kautta ymmärrystä intuition sävyistä ja potentiaalista toimintaan. Hän hyödynsi tunteiden, aistimusten ja affektien aluetta pyrkimyksessään yhdistää ruumiin liikkeitä tilan kanssa. Hän hahmotti tilan, liikkeen, ympäristön ja toiminnan kokonaisuutena, jota kutsui termillä 'movement-spaces' (Merriman 2011). Anna Halprinin mukaan tila on koettavissa välittömimmin liikkeen, erityisesti tanssin, kautta (Merriman 2010). Kaupungin luova potentiaali näyttäytyi Halprineille tilan kokemisena liikkeen ja liikkumisen kautta.

By creative, I mean a city which has great diversity and thus allows for freedom of choice; one which generates the maximum of interaction between people and their urban surroundings. (Lawrence Halprin 1963/1972, 7)

Halprinin työskentelylle luonteenomaista oli käsitys ympäristöstä dynaamisena ja epästaattisena, joka korreloi tässä tutkielmassa aiemmin esitellyn tilakäsityksen kanssa (Massey 2011). Kansainväliset situationistit nostivat kaupunkiympäristön kokemisen tapoja tietoisemmiksi esimerkiksi ek-symisen taktiikoilla, ajelehtimalla (Pyhtilä 2005, 53). Näille aloitteille, Halprinien, Brechtin ja Kansainvälisten situationistien, kokeiluille on yhteistä tietty välittömyys ja ruumiillisuus. Tämän tutkielman lopputulemaksi muodostuu näiden edelläkävijöiden avulla pyöräilevän toisen kautta visio paikattomassa poukkoilussa itävästä potentiaalista. "Try imagining – try designing – a city of sound and touch, a city that plays to all the senses" (Massey 2001, 463).

Bertolt Brechtin eepinen teatteri tarkastelee yhteiskunnassa vallitsevia olosuhteita artikuloimalla eri tekijöiden välisiä funktiosuhteita (Benjamin 2014, 181–183). Brechtin kritiikki yhteiskuntaa ja sitä palvelevia aparaatteja kohtaan muistuttaa Kansainvälisten Situationistien (Pyhtilä 2005) spektakkelin kritiikkiä. Molemmissa yhteiskunta imaisee ja sulattaa sitä muuttamaan pyrkivät aloitteet. Kysyessään millaisia sidoksia yleisön, tekstin, ohjaajan, näyttelijän ja toteutuksen välillä valitsee eepinen teatteri haluaa muuttaa funktiosuhteita (Brecht 1928/29, 84–86). Brechtin näyttelijän työkalu on toiminnan pysäyttävä ele. Mietin pyöräilijää eepisen teatterin näyttelijänä kadulla, siis tuossa Mumfordin (1937) kaupunkiteatterissa. Miten pyöräilijän toiminta olisi jaettavissa osiin eli eleisiin, mitä eleet voisivat kertoa ympäristöstä, kaupungista mediumina?

4. Johtopäätökset

Tämän tutkielman ytimessä oli kysymys toiminnan ja ajattelun suhteesta. Jäljitin pyöräilijän kokemusten kautta ymmärrystä olosuhteista ja ehdoista, jotka vaikuttavat kykyyni toimia mielekkäästi Hannah Arendtin (2002) hengessä julkisessa tilassa, ihmisten välisessä maailmassa. Valitsin tapausesimerkiksi liikkumisen, pyöräilyn, kotikaupunkini Tampereen kaduilla arkisella reitilläni yliopistolle. Välitin kysymyksen toiminnasta liikkuvan ruumiin kokemuksille, joita tulkitsin toiseuden käsitteen kautta. Pyöräilijän toiseuden kokemukset ohjaisivat kyseenalaistamaan kaupungin kaduilla vallitsevien olosuhteiden piirteitä. Tarkemmin kadun pintaa ja pyöräilyn olemusta tarkastellessani sain havaita suhtautuneeni niihin itsestäänselvyyksinä, joita on aiheellista purkaa. Tutkielman tavoite on parempi ymmärrys kaupunkitilan luonteesta ja liikkuvien subjektien potentiaalista muuttaa ympäristöä entistä ihmislähtöisemmin – kohti parempaa elämää.

4.1 Jatkotutkimuksen suuntia

Tampereen korkeakouluissa on omissa lokeroissaan edustettuina kaikki elementit, joista saisi kehitettyä uudenlaista ymmärrystä urbaanin ympäristön, elämän ja liikkeen suhteista. Itse ajattelen, että aidosti ihmisestä kiinnostuneelle monimuotoiselle tutkimusotteelle on juuri nyt huutava tarve. Kävelijä, pyöräilijä ja autoilija ovat liikkujina erilaisia, emmekä voi enää uusintaa oletuksiamme heidän tarpeistaan ja haluistaan. On otettava huomioon myös Arendtin (2002) määrittelemä ihmisten toimien ja edesottamuksien ennalta-arvaamattomuus eli tunnistettava ettei ihminen toimi luotettavan kaavamaisesti.

Kadut liikenneolosuhteina, erilaisten liikkujien jaettuna tilana: palaan vielä kerran yliopiston kirjastoon kolmannen kerroksen saman ikkunan ääreen, missä olen aiemmin katsellut tien yli loikkivia ihmisiä. Tilkitsen tutkielmaani luovutuskuntoon pilvisenä toukokuun päivänä. Näen autojen ryhmittyvän Kalevantiellä vasemmalle liikennevaloihin kääntyäkseen Yliopistonkadulle. Suunnilleen puolet autoilijoista osoittaa kääntymisaikeensa vilkulla. Se muistuttaa minua risteystilanteista pyöräillessäni. On aina epäselvää, kumpi ajaa ensin, autoilija vai minä, riippumatta kolmioista ja liikennesäännöistä. On täysin sattumanvaraista antaako kolmion takaa tuleva auto minulle tietä. Tilanteet selvitetään hienovaraisin elein. Olemme yrittäneet luoda rakenteen, joka toimii kirjoitettujen sääntöjen ja merkkien ohjaamana, mutta se ei toimi niin. Meidän pitäisi ajatella millaiset rakenteet sallisivat tällaisen inhimillisen käyttäytymisen liikenteessä ilman, että se aiheuttaisi onnettomuuksia ja eripuraa liikkujien välille (tutkimuspäiväkirja 05/2015.)

Tästä käsillä olevasta tutkielmasta lähtee liikkeelle mitä monimuotoisin jatkotutkimusten kimppu. Olennaista kaikille seuraavaksi listaamilleni ehdotuksille on niiden kaupunkielämän laatua parantamaan pyrkivä henki. Voimme käyttää pyöräilyn kokemusten toiseutta esimerkkinä toiseudesta yleisemmin urbaanissa ympäristössä. Silloin jatkotutkimuksen keskiössä olisi tietoisuus toiseuden

kokemusten esiintymisestä kaupungissa ja niiden huomisella olisi tutkimuksessa tärkeä sija. Toiseuden kokemukset ja muodot sekä rakenteet, joissa sitä esiintyy, vaihtelevat. Arendtin ja Halprinien työssä on käsitelty ihmisten eroja ja yksilöllisyyttä tavalla, joka muistuttaa meitä tapahtumien ja prosessien tilannesidonnaisuudesta.

Halprinien Bauhausin ideoista ponnistavan tilan konseptin uudistamiseen tähtäävään työn pohjalta voisi kehittää kaupunkilaisten elämää koskevia tutkimushankkeita. Löydän Seija Ridellin (2004) pohdinnoista julkisuustilasta ja sitä tuottavasta toiminnasta samansuuntaista potentiaalia jatkaa tutkimusta kohti Arendtin (2002) maailmaa. Lawrence Halprin tavoittelee ymmärrystä non-representationaalisista liikkeistä, toiminnasta ja tapahtumista urbaanissa tilassa ja mainitsee termin 'movement scripts' (Merriman 2011). Näen tässä yhteyden Brechtin eleeseen ja lähestyn jatkotutkimuksen ydintä. Miten tavoittaa toiminnan julkinen olemus? Ja millaisena toiminta siis voi näyttäytyä, tulla kuulluksi ja ymmärretyksi ja toimia eli vaikuttaa, peräti muuttaa maailmaa?

Mihin teknologiatakkina itämään alkanut tutkielma-ajatus voisi viedä, jos siitä tekisi jatkotutkimuksen? Miten liikkuvien subjektien toimintaa julkisessa tilassa voisi tutkia poukkoilun taktiikkojen ja käytäntöjen valossa? Esimerkiksi Rautatienkadulla voisi tehdä yhtä hyvin mitä tahansa muuta kuin pyöräillä sääntöjen mukaan, kun säännöt eivät toimi (ks. Rautatienkadun ylitys 3.8). Kaupunkisuunnittelua kommentoiva katuoppera voisi tehdä näkyväksi haasteita tilan ja liikkuvien subjektien suhteissa. Performanssi tai esitys kadulla, kuvaamalla ja muilla tavoin esityksen dokumentoinnilla voi kerätä aineistoa jatkotutkimukselle. Pyöräilemällä kaikki mahdolliset variaatiot Rautatienkadulla voisi tavoittaa tilanteiden rakenteita ravisuttelevaa potentiaalia (Dell 2015).

Tampereella on periaatteessa olemassa puitteet korkeakoulujen erityisiä vahvuuksia hyödyntävälle moniulotteiselle yhteistyölle. Tekninen, teknologinen, yhteiskuntatieteellinen, humanistinen ja taiteellinen näkökulma voitaisiin tuoda yhteen esimerkiksi tulevaisuustutkimuksessa. Teknologian mahdollisuuksia filosofis-taiteellisessa tutkimuksessa voitaisiin kokeilla suistumatta päätä pahkaa Merrimanin (2014) mainitsemiin metodisiin ansoihin. Kun vielä muistetaan toiminnan ruohonjuuritaso eli toiminnan kumpuaminen yksilöistä ja sen sidonnaisuus arkipäivän elämään ja ympäristöön, saamme vieläkin rikkaamman näköalan jatkotutkimuksen potentiaaliin.

Yliopistossa tehtävä media-, medium- ja teatteritutkimus voisi lyöttäytyä yhteen Teknillisen korkeakoulun arkkitehtuuriosaston ja Ammattikorkeakoulun taiteen ja viestinnän ohjelman kanssa. Kun mukaan kutsuttaisiin toimijoiksi vielä Tampereen kaupunki ja itse kaupunkilaiset olisi tekijäpohja varsin laaja. Tähän tutkielmaan pohjautuen tutkimus voisi koskea nimenomaan erilaisia toiseuden kokemuksia kaupunkiympäristössä ja tähdätä niiden luovaan haltuunottoon, niiden kanssa pelaamiseen ja leikkiin. Se voisi olla design-tutkimus: liikennepeli tai performanssi prosessina.

Lähitarkasteluun voisi ottaa esimerkiksi asukaspuiston ideoinnin, tutkia ja pohtia, mitä kaikkea puisto voisi tarkoittaa ja edustaa. Aiheeseen perehtyneitä asiantuntijoita voisi kutsua esitelmöimään muun muassa siitä, mitä kaupunkipuisto on Derridalle (Parc de la Villette) tai miten Halprien puistot tulevat oleviksi vasta ihmisen liikkeissä ja tanssissa. Pitäisi päästä eteenpäin nykyisestä keskustelusta, joka jumittaa kiinteissä ja jäykissä suunnitelmissa. Tarvitaan avoimuutta ja joustavuutta ja tuoretta näkemystä siihen, millaisten elementtien ja mediumien kanssa olemme kaupungissa tekemisissä.

Tähän tutkielmaan oli tarjoutumassa ihania tulkinnan johtolankoja, joihin en tässä yhteydessä ehtinyt tarttua (elämä ei ollut pelkkää tutkielman tekemistä). Siirsin syrjään muun muassa Deleuze & Guattarin (1988) rihmastojen viitoittamia kinttupolkuja. Mainitsen ne tässä, jotta voimme jollain kokoonpanolla kartoittaa niitä yhdessä sopivan tilaisuuden tullen. Pohdin pyöräilijän asemaa Tampereella siirtolaisen metaforan kautta. Näin toiseuden kokemuksista muodostuvan nomadin, jolle etsitään suunnittelun avulla sijoituspaikkaa katuverkostossa.

The strong depend on the certainty of mapping. The weak, on the other hand, are left with furtive movement to contest the territorialisation of urban space. The cunning of the nomad allows pedestrians to take short cuts, to tell stories through the routes they choose. These tactics refuse the neat divisions and classification of the powerful and, in doing so, critique the spatialization of domination. (Cresswell 2006, 47)

Mietin, näyttäytyykö pyöräilijä ja ehkä jalankulkijakin katujen rikkaruohona: villinä, hallitsemattomana, rumana, uhkana, vaarallisena. Olen jättänyt myös seuraamatta liikkeen kautta joksikin toiseksi, ei määritellyksi, tulemista.

Tutkimus voisi koostua myös pienistä, mutta tärkeistä maanläheisistä yksityiskohdista. Yksi pyöräilyn kokemuksia tutkiessani esiin noussut tekijä on toiseuden tunnun väheneminen aina kun sain apua pulmiin mediumin, tässä polkupyörän, kanssa. Silloin kun hyvinvointi on laitesidonnaista, pitää huollon tai neuvonnan toimia, jos halutaan välttyä turhalta murheelta. Saatoin aina pyörän pettäessä saada apua eräältä pyörätohtorilta ja luottamus avun saantiin sekä kohtaamiset tuon polkupyöräasiantuntijan kanssa vahvistivat positiivisia pyöräilyn kokemuksia. Kaikilla pitäisi olla oma pyörätohtori. Sellaisten olemassaoloa voisi tukea (kaupunki?) ja toteuttaa kaupunginosapyöräpajoja, joissa saisi aina tarvitessaan nopeasti apua ongelmiin laitteen kanssa. Pyöräily olisi vähemmän mediuminsa armoilla, pyöräilijän ei tarvitsisi kärsiä mediumin puutteista siksi, ettei a) itse osaa, ehdi, jaksaa, välitä korjata pyörää b) ole varaa tai tietämystä paremmasta (miten ihanaa pyöräily on sopivan kokoisella, hyväkuntoisella pyörällä).

Tampereen näkökulmasta olisi kiinnostavaa tehdä vertailua sellaisten eurooppalaisten kaupunkien kanssa, missä on toteutettu erilaisia ratkaisuja kaupungin elävöittämiseksi. Tampereen Hämeenkatua ei tarvitse kehittää vailla esimerkkejä siitä, miten liikennejärjestelyjen uudistaminen

vaikuttaa ihmisten liikkumiseen. Hollannin Houtenista onkin jo käynyt pyöräilyn asiantuntijoita kommentoimassa esimerkiksi Hämeenkadussa näkemiään mahdollisuuksia. Voisiko Tampereelle tuoda liikkujien toiseutta poistavia ja ehkäiseviä käytäntöjä muista kaupungeista kuten Houtenista tai Kööpenhaminasta? Jan Gehl huomauttaa, että kun Kööpenhaminan pääkatu muutettiin kävelykaduksi vuonna 1962, kuultiin ennusteita kadun autioitumisesta. Toisin kävi, kävelykeskustaa on laajennettu vähin erin ja se on mitä eläväisin esimerkki onnistuneesta, ihmisläheisestä kaupunkisuunnittelusta. Oli kuitenkin vaikea ennakoida, että näin tulisi käymään, sillä ihmisten liikkuminen oli aiemmin ollut fyysisesti rajatumpaa. Kävelykadun kriitikot torjuivat muutoksen Kööpenhaminassa yli 50 vuotta sitten toteamalla: ”city activity just doesn’t belong to the northern European tradition.” Kuitenkin noista kritiikin sanoista lähtien on monin tutkimuksin todennettu ihmisen toiminnan lisääntyvän kaupunkitilassa suotuisten fyysisten rakenteiden piirissä (Gehl 1987, 39).



36 Tampereen keskustaa: pyörätie irrallaan johdonmukaisista reiteistä. Rongankatu – Rautatiekatu 10. maaliskuuta 2015

4.2 Menetelmän reflektointia

Tutkielman lopuksi on aiheellista kysyä, miten valittu metodi onnistui valaisemaan tutkimusongelmaa. Millaista tietoa tutkielma tuotti pyöräilyn toiseudesta kaupunkitilassa? Autoetnografia tuo toiseuden kokemuksiin ja pyöräilyn kielioppiin yhden subjektiivisen näkökulman. Kun kysymyksen asettelun olennainen ydin on toiseuden kokemus pyöräillessä, pidän metodia edelleen pätevänä valintana. Koska kokemus on ennen kaikkea aistillisen kokonaisvaltaista ja likipitäen

sanallisen kielen ulottumattomissa, on perusteltua aloittaa kokemuksen tutkiminen itsestä, omien ruumiillisten aistimuksieni ja havaintojeni kautta, joita voin yrittää tulkita ja kääntää sanoiksi. Ihmisten erilaisuuden vuoksi olisin tämän saman aiheen edessä muiden pyöräilijöiden kanssa huomattavasti monimutkaisemman käänösprosessin äärellä.

Tämän tutkielman haurauden voi huomata uskottavuuden ja pätevyyden näkökulmasta etenkin kielen tasolla. Jäljittäessäni aistillisia kokemuksiani kielellistän niitä kahdelle eri tasolle, jotka limityvät toisiinsa. Ensimmäinen taso on subjektiivinen päiväkirjateksti ja toinen analyttisempi, edelleen subjektiivinen teksti, jonka tyyliä on vaikeampi määritellä. Näiden erossa pitäminen on ollut ongelmallista. Huomasin vaikeuden jo typografisen ratkaisun edessä: en aina pysty määrittelemään mitä tasoa jokin tekstinkappale edustaa ja millaisella fonttiratkaisulla osoittaisin sen luonteen. Tämä havainnolistuu otsikon *Pyöräilyn materiaalisuudesta: hikisiä vaatteita* alla. Teksti vaihtuu toisen kappaleen alussa ”ylämäkirutistuksen” jälkeen kesken kaiken päiväkirjamaiseksi. Miten merkitä tämä siirtymä? Kertomus hikisten vaatteiden kysymyksestä on niin pitkä, että päätän taittaa sen ulkoasun yhtenäisyyden vuoksi samalla perustyyliä kuin pääkertomuksen vaikka se edustaa toista tekstilajia. Turvautuminen muuten käyttämäni sisennettyyn lainaukseen olisi ruman näköistä. Mielelläni kehystäisin tekstin jollain ruusuköynnöksellä tai vastaavalla taittotempulla tullakseni lukijaa vastaan.

Kolmas taso on teoreettinen teksti ja tulkinta, joka sekin sekoittuu edellisiin etenkin pohdintojen osalta, joita en ole tekstin yleisen subjektiivisuuden vuoksi varmistanut lähteillä yhtä tiheään kuin yleensä tutkielmassa on tapana. Tällä ratkaisulla olen tavoitellut tekstiin sujuvuutta, joka tekisi sen lukemisesta nautinnon. Tekstillä ja kielellä kokemuksen välittäjänä on rajansa, joiden kartoittamista pidän suotavana. Tekstikin on medium, jonka luonteenpiirteitä selvittämällä tutkielmassa voi säilyä elämänmakuinen ote. Olemme tottuneet näkemään tekstin tietynlaisena tässä yhteydessä, jossa tätä nyt kirjoitan, akateemisessa kontekstissa. Mutta jos tutkielman aihe on suoraan elämästä, lihaa, hikeä ja räkää, on tarpeen miettiä, pystyykö tavanmukainen teksti tavoittamaan aihetta riittävästi. Herkullisesti omaa näkemystään kielen, sisällön ja muodon yhtälöstä toteuttaa esimerkiksi Raila Knuuttila lopputyössään *Kävely Brysselistä Istanbuliin* (2014). Knuuttilan tutkielma etenee kuin hengitys, milloin tasaisen luontevasti, milloin kiihkeästi huohottaen. Lukijalle kokemus on nautinnollinen.

Ehkä tieteellisen tutkimuksen konventioiden on aika joustaa ja venyä, antaa tilaa uudennaisille keskustelunavauksille myös kielen, muodon ja rakenteen osalta. On aiheita, joita emme tavoita, jos noudatamme tiettyjä ennalta määrättyjä kielenkäytön konventioita ja tutkimustapoja. Ja joskus aihe taipuu olemuksellisesti hedelmällisemmin muilla menetelmillä aistittavaksi ja välitettäväksi. Kielen ensisijainen asema tieteellisessä tutkimuksessa rajaa tutkimuksen parista pois henkilöitä, joiden toimintatapaan kielellistäminen ei sovi yhtä hyvin kuin jokin muu menetelmä. Jos raja-

aitoja rikkovaa gradua ei saa tutkintovaatimuksien takia tehdä, vahvistamme yliopiston ja koulutuksen irrallisuutta maailmasta vaikka juuri opinnäytetyö on mitä sopivin tilaisuus koetella erilaisten toimintatapojen yhdistelemistä. Tässä tutkielmassa olen koetellut sekä vallalla olevia käytäntöjä että omia kykyjäni tehdä niin. On selvää, että käytäntöjen koettelu edellyttää huomattavasti enemmän harjaantumista, sitäkin pitäisi opiskella.

Kokemattomuuteni tieteellisen tekstin tuottamisesta osoittautui mediaaliseksi ansaksi. En ole aina onnistunut taituroimaan oman tyylini kanssa riittävän lähellä tieteellistä tasoa, jota tutkielman täytyisi edustaa. Tietämättömyyttäni ja ehkä ajattelemattomuuttani olen tehnyt esimerkiksi huonoja sanavalintoja, jotka paljastavat ettei tämä medium ole minulle tuttu. Toisinaan paljastus vetää jopa mattoa jalkojeni alta. Julistan idealistisesti muutoksen välttämättömyyttä ja samaan hengen vetoon kirjoitan kokemuksen ”kartoittamisesta”. Paitsi että ystäväni huomaa tämän ja ehdin poistaa kartoittamisen tutkielmasta. Mutta sen tapaisia paljastuksia luultavasti vilisee tekstissäni ja ne muistuttavatkin pyöräilyn kieliopin tapauksesta: miten vaikeaa on pysähtyä kesken matkan juomaan, jos ei tajua, mitä on tekemässä.

Ulkopuolisuutta ja poukkoilua voi kokea tekstiensä kanssa myös siksi etteivät ne ole linjassa ympäristönsä kanssa (Ahmed 2006, 22). Tämän tutkielman kielen poikkeaminen totutusta on eräänlaista poukkoilua, tässä yhteydessä kieli ja sen tyyllilajit eivät pärjää, koska pro gradu mediumina ei tue poikkeavuutta. Kun yritän noudattaa reunaehtoja eli tuottaa riittävästi pro gradun näköinen pino A4-kokoista pystyyn aseteltua paperia melko tarkkaan määritellyillä muotoiluilla, teksti jää yksin. Muotoilu vaikuttaa vastaanottoon, lukija ei ehkä halua antautua lukemaan eri tuntuista tekstiä tässä yhteydessä ja tuo mediumiin liittyvä kytkös muodostuu jälleen miinaksi, johon astun. Tekstin tyylien epätasaisuuden kanssa voisi työskennellä hedelmällisemmin ja vakuuttavammin, jos esimerkiksi layout antaisi kokeilulle tilaa. Erilaisia sävyjä voisi korostaa ja rinnastaa visuaalisen ja haptisen muotoilun keinoilla. Jos tutkielma toteutettaisiin edelleen paperisena, siinä voisi käyttää erilaisia papereita: karheita, läpikuultavia ja värillisiä. Tämä tutkielma olisi edukseen digitaalisenä kauniisti graafisesti toteutettuna hyperlinkkeineen ja rikkaine valokuva-arkistoineen.

4.3 Loppusanat

Kirjoitan näitä loppusanoja kotona keittiön pöydän ääressä. Ikkunasta avautuu näkymä harjun rinnettä myöten viettävälle Pispalan valtatielle. Jalkakäytävällä menee pikkupoika kellonajasta päätellen koulusta kotiin. Hän kannattelee käsissään parimetristä keppiä ja pyörähtelee sen kanssa isoin ympyröin mäkeä alas. Näky on vangitseva, miten monin tavoin me voimmekaan liikkua ja ilmentää itseämme! Poikaa katsellessani muistan erään talvisen perjantai-iltapäivän, kun olin naapurustossamme kävelyllä yhden maissa. Nousin harjulle portaita pitkin ja vastaani tuli koululaisia pareittain tai kolmen ryhmissä. Kuukaan ei kävellyt portaita vaan he laskettelivat alas kuka mitenkin, nakkasivat reput edeltä ja heittäytyivät mäkeen polvilleen, mahalleen tai pepulleen. Mikä riemastuttava näky! Ja miten vähän me tiedämme siitä, miten koulumatkat vaikuttavat lapsiin!

Kun katselen valokuviani pyöräilijän Tampereelta viimeisten kuukausien ajalta eli tämän tutkielman kestäneeltä ajanjaksolta, nauran ääneen valokuvilleni. Etäisyys, jonka olen aiheeseeni tutkielman välityksellä saanut, suo tilaa nauraa ja kauhistella hyvántahtoisesti, kuin ulkopuolisena: ”Tuollaisessa kaupungissako sukkuloin pyöräillessäni! Hirveän näköistä!” Kun katson taaksepäin talven ja kevään sepelikenttiin, on yllättäen suorastaan helpotus joutua kesäaikaan kärsimään ”vain” pyöräilyreittien rakenteellisista perusheikkouksista ilman lisärasitteita. Jos minulla olisi vapaus valita ja päättää, en asuisi moisissa olosuhteissa tai muuttaisin niitä radikaalisti. On nähtävissä toimivia esimerkkejä muissa kaupungeissa toteutetuista muutoksista, joilla elämänlaatua on parannettu. Viime kädessä kyse lienee vallasta, mihin tämän tutkielman kysymyksenasettelu ei ulottunut. Jatkossa on hyvä suunnata huomiota valtaan ja valtautumiseen eli miten meidän yksittäisen poukkoilijoiden kokemukset olisivat käännettävissä voimavaraksi ja luovaksi, hyvää tuottavaksi energiaksi (tutkimuspäiväkirja 05/2015.)

Lähteet

- Aura, Seppo [ym.] (1997). *Ympäristöpsykologian perusteet*. Helsinki: WSOY.
- Ahmed, Sara (2004). *The Cultural Politics of Emotion*. Durham and London: Edinburgh University Press.
- Ahmed, Sara (2006). *Queer Phenomenology. Orientations, Objects, Others*. Durham and London: Duke University Press.
- Arendt, Hannah (2002). *Vita Activa*. Toimitustyö ja käännöksen ohjaus Riitta Oittinen. Tampere: Vastapaino. Alkuperäisjulkaisu 1958.
- Benjamin, Walter (1931/2014). Mitä on eepinen teatteri? Tutkielma Brechtistä. Teoksessa *Keskuspuisto, kirjoituksia kapitalismista, suurkaupungeista ja taiteesta*. Käänt. Taneli Viitahuhta ja Eetu Viren. Helsinki: Tutkijaliitto.
- Benjamin, Walter (1936/1977). *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit - Drei Studien zur Kunstsoziologie*. Frankfurt am Main : Suhrkamp.
- Brecht, Bertolt (1929/1963). *Aufstieg und Fall der Stadt Mahagonny*. Berlin: Suhrkamp.
- Brown, Katrina M. (2012). Sharing public space across difference: attunement and the contested burdens of choreographing encounter. *Social & Cultural Geography*, 13:7, 801-820.
- Butler, Judith (2006). *Hankala sukupuoli. Feminismi ja identiteetin kumous*. Transl. Tuija Pulkkinen & Leena-Maija Rossi. Helsinki: Gaudeamus. Alkuperäisjulkaisu 1990.
- Coffey, Amanda (1999). *The Ethnographic Self, Fieldwork and the Representation of Identity*. London: Sage Publications.
- Cresswell, Tim (2006). *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
- DeCerteau, Michel (2013). *Arkipäivän kekseliäisyys 1: Tekemisen tavat*. Käänt. Tapani Kilpeläinen. Tampere: Niin&Näin. Alkuperäisjulkaisu 1990.
- Deleuze, Gilles & Guattari, Felix (1988). *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*. Trans. By Brian Massumi. London: Athlone Press. Original 1980.
- van Duppen, Jan & Spierings, Bas (2013). Retracing trajectories: the embodied experience of cycling, urban sensescape and the commute between 'neighbourhood' and 'city' in Utrecht, NL. *Journal of Transport Geography* 30, 234–243.
- Feyerabend, Paul (1984). *Wissenschaft als Kunst*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Gehl, Jan (1987). *Life Between Buildings. Using Public Space*. Transl. by Jo Koch. New York: Van Nostrand Reinhold. Original 1980.
- Guell, Cornelia & Ogilvie, David (2013). Picturing commuting: photovoice and seeking wellbeing in everyday travel. *Qualitative Research* published online 4 January 2013.
- Grosz, Elisabeth (1994). *Volatile Bodies. Toward a Corporal Feminism*. Indiana University Press.
- Halonen, Irma Kaarina (2006). Väilytys. Teoksessa Seija Ridell, Pasi Väliäho, Tanja Sihvonen (toim.) *Mediaa käsittämässä*. Tampere: Vastapaino.
- Halprin, Lawrence (1972). *Cities*. Revised edition. Cambridge: MIT Press. Original 1963.

- Jensen, Anne (2013). Controlling mobility, performing borderwork: cycle mobility in Copenhagen and the multiplication of boundaries. *Journal of Transport Geography* 30, 220–226.
- Jokinen, Eeva (2005). *Aikuisten arki*. Helsinki: Gaudeamus.
- Jones, Phil & Burwood, Dan (2011). Cycling and the City: Reflections of Commuting Practices. *Liminalities: A Journal of Performance Studies* Vol. 7, No. 4, December 2011.
- Jones, Phil (2012). Sensory indiscipline and affect: a study of commuter cycling. *Social & Cultural Geography*, 13:6, 645-658.
- Knuuttila, Raila Marjaana (2014). *Kävely Brysselistä Istanbuliin*. Master's thesis. Visuaalinen kulttuuri. Helsinki: Aalto-yliopisto.
- Koivunen, Anu (2008). Affektin paluu. *Tiedotustutkimus* 31:3, 5-24.
- Koivunen, Hannele (1997). *Hiljainen tieto*. Helsinki: Otava.
- Kotilainen, Sirkku. (2009). Suhteissa mediaan. Toim. Sirkku Kotilainen. Jyväskylän yliopisto. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino.
- Krämer, Sybille (1998). Das Medium als Spur und als Apparat. Teoksessa Sybille Krämer (Hg.) *Medien, Computer, Realität – Wirkungsvorstellungen und neue Medien*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Lugo, Adonia E. (2013). CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography* 30 (2013) 202–207.
- Martin, Adam [et al.] (2014). Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey. *Prev. Med.* 7.
- Massey, Doreen (1993). Power-geometry and a progressive sense of place. In *Mapping the Futures, local cultures, global change*. Edited by Jon Bird [et al.]. London: Routledge.
- Massey, Doreen (2001). Living in Wythenshawe. In *The Unknown City. Contesting Architecture and Social Space*. Edited by Iaian Borden, Joe Kerr, Jane Rendell & Alicia Pivaró. Cambridge (Mass.): MIT Press, cop.
- McLuhan, Marshall (1968/1984). *Ihmisen uudet ulottuvuudet*. 3. p. 1984. Porvoo; Helsinki: WSOY. Alkuperäisjulkaisu 1964.
- Merriman, Peter (2010). Architecture/dance: choreographing and inhabiting spaces with Anna and Lawrence Halprin. *Cultural geographies* 17(4) 427–449. Sage.
- Merriman, Peter (2011). Roads: Lawrence Halprin, Modern Dance and the American Freeway Landscape. In *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Edited by Tim Cresswell, Peter Merriman. Farnham: Ashgate.
- Merriman, Peter (2014). Rethinking Mobile Methods. *Mobilities*, 9:2, 167-187.
- Meyrowitz, Joshua (1999). Understandings of Media. *et Cetera; Spring 1999; 56, 1; Research Library*.
- Mumford, Lewis (1937/2011). What is a city? Teoksessa LeGates, Richard T. & Stout, Frederic (2011, eds.) *The City Reader* (5. painos). London & New York: Routledge, 91–95.
- Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä (2013) Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 200X:X.

- Ridell, Seija (2004). Median julkisuustiloja. *Tiedotustutkimus* 2/2004: 6.
- Rulfs, Monika (2002). *Stresemannstraße: Protest und Verkehrspolitik nach einem Unfall – ethnologische Untersuchungen im Stadtteil*. Hamburg: VSA Verlag.
- Ruonala, Juha (2012). *Tampereen pyöräily- ja kävelyolosuhteet ja niiden kehittyminen vuosina 2011 - 2012*. Kandidaatintyö. Tampere: Tampereen Teknillinen Yliopisto.
- Seppänen, Janne ja Väliverronen, Esa (2013). *Mediayhteiskunta*. Tampere: Vastapaino.
- Snizek, Bernhard & Nielsen, Thomas Alexander Sick & Skov-Petersen, Hans (2013). Mapping bicyclists' experiences in Copenhagen. *Journal of Transport Geography* 30 (2013) 227–233.
- Stehlin, John (2014). Regulating Inclusion: Spatial Form, Social Process, and the Normalization of Cycling Practice in the USA. *Mobilities*, 9:1, 21-41.
- Tampereen kaupunkiseudun liikennetutkimus 1969 (1971). Tampereen kaupunki tie- ja vesirakennushallitus. Liikennetekniikka oy.
- Taylor, Katie Headrick & Hall, Rogers (2013). Counter-Mapping the Neighbourhood on Bicycles: Mobilizing Youth to Reimagine the City. *Tech Know Learn* (2013) 18:65–93.
- The Economic Significance of Cycling. A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy (2000). Den Haag: VNG uitgeverij.
- Vaismaa, Kalle (2014). *Aloittelijasta mestariksi. Pyöräilyn kasvuun vaikuttavat toimenpiteet eurooppalaisissa kaupungeissa*. Doctoral dissertation. Tampere: Tampereen Teknillinen Yliopisto.
- Väliaho, Pasi (2006). Biovalta. Teoksessa Seija Ridell, Pasi Väliaho, Tanja Sihvonen (toim.) *Mediaa käsittämässä*. Tampere: Vastapaino.

Verkkolähteet

Tampereen kaupunki, pyöräily ja jalankulku, viitattu 18.5.2015:

http://www.tampere.fi/liikennejakadut/pyorailyjalankulku.html#Pyorateiden_talvikunnossapito

Petteri Nisula 7.5.2013 Tavarafillarin blog-kirjoitus:

<http://tavarafillari.fi/blog/2013/05/07/pyoran-kyydissa-lapsi-oppii-liikennetta/>

Tamperelainen, artikkeli 31.3.2015 Ratina: pysäköintilaitos on isompi kuin P-Hämppi, viitattu 18.5.2015:

<http://www.tamperelainen.fi/artikkeli/276468-ratina-pysakointilaitos-on-isompi-kuin-p-hamppi>

Marco te Brommelstroet 28.3.2015. Cycling Academics, The turning point for Dutch cycling: The Nieuwmarkt in spring 1975, viitattu 18.5.2015:

<http://cyclingacademics.blogspot.fi/2015/03/the-turning-point-for-dutch-cycling.html>

Kooste kotimaisista ja ulkomaisista pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen liittyvistä tutkimuksista kävelyn ja pyöräilyn tietopankissa Kulkulaarissa, viitattu 18.5.2015:

<http://www.kulkulaari.fi/fi/pyoraily/tutkimukset-ja-tilastot>

Esitelmät

- Hayles, Katherine. 2014. Cognition Everywhere: The Rise of the Cognitive Nonconscious and the Costs of Consciousness [presentation]. Nordes PhD Summer School. Aalto University, School of Arts, Design and Architecture. 19.08.2014. Helsinki.
- Zielinski, Siegfried. 2014. Presentation on Deep Time of Media. Nordes PhD Summer School. Aalto University, School of Arts, Design and Architecture. 20.08.2014. Helsinki.
- Dell, Christopher. 2015. From production to improvisation of space. Kaupunkitutkimuksen päivät Tampereen yliopisto. 12.5.2015. Tampere.

Valikoima pyöräilyä koskevaa tutkimusta

- Helen Thornham & Carrie Anne Myers (2012) Architectures of youth: visibility, agency and the technological imaginings of young people. *Social & Cultural Geography*, 13:7, 783-800.
- José I. Castillo-Manzano & Antonio Sánchez-Braza (2013) Can anyone hate the bicycle? The hunt for an optimal local transportation policy to encourage bicycle usage. *Environmental Politics*, 22:6, 1010-1028.
- Katrina Jungnickel (2014) Getting there ... and back: how ethnographic commuting (by bicycle) shaped a study of Australian backyard technologists. *Qualitative Research* 2014 14: 640 originally published online 4 April 2013.
- Fullagar, S & Pavlidis, A. (2012) 'It's all about the journey': women and cycling events, *International Journal of Event and Festival Management*, Vol. 3 Iss: 2 pp. 149 – 170.
- Robyn Dowling & Catherine Simpson (2013) 'Shift – the way you move': reconstituting automobility, *Continuum: Journal of Media & Cultural Studies*, 27:3, 421-433
- Andrew Carse, Anna Goodman, Roger L. Mackett, Jenna Panter, David Ogilvie (2013) The factors influencing car use in a cycle-friendly city: the case of Cambridge. *Journal of Transport Geography* 28 (2013) 67–74.